

**MINISTERIE VAN LANDBOUW**

**Bestuur der Economische Diensten**

**DIENT VOOR DE ZEEVISSERIJ**

Administratief Centrum

Vrijhavenstraat 5

8400 Oostende

**UITKOMSTEN  
VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ  
GEDURENDE HET JAAR 1983**

**MINISTERIE VAN LANDBOUW**

**Bestuur der Economische Diensten**

**DIENST VOOR DE ZEEVISSERIJ**

Administratief Centrum

Vrijhavenstraat 5

8400 Oostende

63211

**UITKOMSTEN  
VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ  
GEDURENDE HET JAAR 1983**

**VLIZ (vzw)  
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE  
FLANDERS MARINE INSTITUTE  
Oostende - Belgium**

**Publikatie toegelaten mits bronvermelding**

## I N H O U D S T A F E L

	<u>blz.</u>
A. INLEIDING + (voorbeeld in te vullen formulier)	1-3
B. BEGRIPSBEPALINGEN	4-7
C. ALGEMENE TENDENZEN	8-9
D. GEMIDDELDE RESULTATEN	
I. <u>Uitslag statistisch onderzoek der boekhoudingen</u>	
a) Gemiddeld gemaakte besomming en kosten (+ tabel I en Ibis)	10-12
b) Gemiddelde uitkomsten per zeedag	13-15
c) Gemiddelde uitkomsten per BT	16-17
d) Algemeen besluit (tabellen II en IIbis + grafieken I en II i.v.m. b. en c.)	18-19-22
II. <u>Spreiding van de bedrijfsresultaten</u>	23
a) Spreiding bruto-exploitatieresultaten/ZD	23
b) Spreiding bruto-exploitatieresultaten/BT	23
c) Spreiding bruto-exploitatieresultaten/PK	24-25
Grafieken i.v.m. a., b., en c. III, IIIb en IIIc	26-28
III. <u>Evolutie van de bruto-exploitatieresultaten</u>	29
- tabel III	30
- grafieken IV	31-32
IV. <u>Detail van de kostenfactoren binnen de besomming</u>	33-34
tabellen IV	35-38
V. <u>De stookoliekosten in 1983</u>	39-40
tabel Va + Vb	41-42
grafieken V en VI	43-44
VI. <u>Analyse van de rendabiliteit van het bedrijf</u>	45-46
VII. <u>Het Visserinkomen</u>	47-48
Tabellen VI i.v.m. punten VI en VII	49-52
Grafiek VII i.v.m. punt VI	53
Grafiek VIII i.v.m. punt VII	54

## A. INLEIDING

Voor het boekjaar 1983 konden we beroep doen op 109 bedrijfs-economisch representatieve boekhoudingsuittreksels. Dit komt neer op 54% van de 201 in 1983 in exploitatie zijnde vissers-vaartuigen (idem '82). Zoals vorige jaren waren enkele ingediende uittreksels\* niet bruikbaar voor het opstellen van dit verslag, doch men mag zeker stellen dat met een monster van meer dan de helft van de actieve vloot een goed bruikbaar verslag kan worden opgesteld.

Daar de bedrijfsgenoten echter alle gegevens op vrijwillige basis verstrekken moeten de bekomen resultaten aangaande de betrouwbaarheid toch met de nodige omzichtigheid geïnterpreteerd worden. Desondanks geeft deze studie een goed benaderend inzicht over de huidige toestand en de evolutie t.o.v. vorige jaren binnen het bedrijf. Ook moet er nogmaals de nadruk op gelegd worden dat de ingediende boekhoudingsuittreksels enkel en alleen betrekking hebben op één schip en dus niet op een rederij.

Alle in deze publicatie voorkomende bedragen zijn nominaal voor het jaar waarop ze betrekking hebben. Bij het vergelijken van onderscheiden jaren werd dus geen rekening gehouden met de stijgende kost van levensduurte.

\* Een voorbeeld van een in te vullen uittreksel vindt U op de volgende twee bladzijden





**REDER**

Naam en voornaam: .....

Straat nr.: .....

Woonplaats: .....

Telefoon nr.: .....

Boekhouder: .....

Nummer van de post- of bankrekening, geopend op naam van de onderneming .....

**SCHIP**

Nr ..... Naam: .....

Vermogen: ..... Brutotonnemaat: .....

Aantal zeedagen: .....

Voornaamste visserij (1): .....

Lengte v/d bovenpees v/h net (3): .....

I. ONTVANGSTEN		Vak voorbehouden aan de administratie
1. Besomming in Belgische havens: *	.....	
Besomming in vreemde havens: *	.....	
2. Brandstofbesparingspremie uitbetaald in 1983	.....	
3. Kredietnota's	.....	
4. Andere inkomsten (2)	.....	
* van 1/1 tot 31/12	.....	
<b>TOTAAL:</b>	.....	101

II. UITGAVEN		
1. <b>Financiële lasten</b> , waaronder wordt verstaan:		
- terugbetaling van tot bedrijfsdoeleinden ontleend kapitaal		
- interesten betaald op deze kapitalen		
- premie voor levensverzekering aangegaan ingevolge het ontfangen van een kapitaal		
- betaalde bedrijfsbelasting		
- afschrijvingen gedaan in 1983 op schip en materiaal		
<b>TOTAAL:</b>	.....	201

2. <b>Vaste kosten</b>			
a) verzekering schip			301
b) onderhouds- en reparatiekosten	schip en slipway voortstuwingsapp. elektrische uitr.	}	305
c) vistuig: aankoop en onderhoud van netten, touwwerk, kabels, ketens, enz.			
d) ijs, gas, zout			306
e) motor- en machinebrandstof			307
f) smeerolie			308
g) sociale verzekering waaronder wordt verstaan:			309
1) bijdrage aan R.S.Z. (4)			310
2) Nat. Soc. Verzekeringskas		}	311
h) andere kosten waaronder wordt verstaan: (5)			
1) boekhoudingskosten		}	
2) kantoor- en administratiekosten			
3) erelonen (advokaten, dokters enz)			
4) verbandkast			
5) zeevaartrechten			
6) kompaszetten			
7) schoonmaakbenodigdheden			
8) zeekaarten & vakbladen			
9) huur brandblusapparaten			
10) beroepskledij en was			
11) huur bedrijfslokalen (pakhuis, enz)			
12) allerlei			312
i) huur radio- en boordtoestellen			314
j) bijdrage aan het Fonds voor Arbeidsongevallen			
k) bijdrage aan het Fonds voor sluiting van ondernemingen			
<b>TOTAAL der vaste kosten</b>			313

**3. Procentuele kosten****a) Los- en verkoopkosten waaronder:**

- 1) mijnrechten .....
- 2) sluis- en dokrechten .....
- 3) afslagcommissie .....
- 4) huren losmachine en huren bennen .....
- 5) waker, lossers en visrapers .....
- 6) kosten v. verk. in vreemde havens .....
- 7) rederscentrale .....

**b) Brutoloon der bemanningsleden**

(inbegrepen: gedeelte der R.S.Z. door werknemer  
gedragen, betaalde feestdagen en kordeelgeld,  
en loon van varende reder)

**TOTAAL der procentuele kosten:**

401

402

404

**I. Totale ontvangsten****II. Uitgaven****1. Financiële kosten****2. Vaste kosten****3. Proc. kosten****SALDO****Waar en echt verklaard.****De boekhouder, Namens de rederij,**

- (1) Aanduiden de beviste gronden en de gebruikte visserijmethodes: bv. West, Kanaal, enz - bakkervisserij, bordervisserij, pelagische visserij, Danish Pair Trawl, semi pelagische visserij, enz.
- (2) Andere inkomsten gebracht door het schip (dus niet de inkomsten van de reder uit hoofde van andere bezigheden)
- (3) In geval van bakkervisserij: lengte van iedere korrestok.
- (4) reële RSZ - bijdrage, d.w.z. na aftrek ingevolge Maribel-operatie, Wet 30.3.76, KB nr. 17. van 19.3.82, en/of andere officiële tegemoetkomingen inzake herverdeling van de sociale lasten.
- (5) Liefst in detail vermelden: indien niet mogelijk, mag ook het totaal bedrag worden opgegeven.

FUNCTIE	Brutobedrag v/h loon ...	FUNCTIE **	Aantal per afvaart	% op de besomming
SCHIPPER	.....	.....	.....	.....
STUURMAN	.....	.....	.....	.....
MOTORIST	.....	.....	.....	.....
MATROOS*	.....	.....	.....	.....
LICHTMATROOS*	.....	.....	.....	.....
SCHEEPSJONGEN*	.....	.....	.....	.....

\* eventueel het aantal bemanningsleden vermelden die onder **dezelfde voorwaarden** aangemonsterd werden.

\*\* Vul hier eventueel in "WERKTUIGKUNDIGE, KOK; enz..."

\*\*\* Zoals hierboven omschreven sub 3 - b

I) Aantal zeedagen

Voor schepen die reizen maken van meerdere dagen (nl. visserij op demersale vis) is in principe de duur van één kalenderdag op zee gelijk aan één zeedag. Bereikt de som van de zeeuren, gepresteerd op de dag van vertrek en op de dag van aankomst, ten minste twaalf of ten minste zesendertig uren, dan worden respectievelijk nog één of twee zeedagen in surplus aangerekend.

De garnaal- en haringvisserijreizen zijn doorgaans zeer kort en lopen vaak niet langer uit dan één nacht zodat hier een verblijf van ten hoogste 24 uren op zee, ongeacht de spreiding over twee kalenderdagen, als één zeedag wordt beschouwd. Wanneer meer dan 24 zeeuren worden gemaakt, houdt men het dan bij twee zeedagen.

II) Besomming

Is de opbrengst van de door het schip gevangen en in de openbare afslag verkochte visserijprodukten (verhandeld + niet-verhandelde waarde).(1)

(1) niet verhandelde waarde - de waarde die de reder krijgt voor de afgekeurde en de opgehouden vis

- opgehouden vis: die hoeveelheid vis, die door het niet bereiken van een door de EG-bepaalde minimumprijs (= ophoudprijs), uit de markt wordt genomen. De reder ontvangt hiervoor een vergoeding.
- afgekeurde vis: die hoeveelheid vis, die niet voor menselijke consumptie vatbaar wordt geacht en tegen een bepaalde vergoeding uit de markt wordt genomen.

### III) Vaste kosten

5.-

Zijn de kosten die niet beïnvloed worden door het resultaat van de vangst en de verkoop, exclusief de kosten voor afschrijving, financiële lasten (rente en aflossingen), ondernemersrisico enz.

Zoals in de desbetreffende tabellen wordt vermeld, bevatten ze: de verzekering van het vaartuig; onderhoud en herstellingskosten aan het schip en zijn vaste uitrusting, zoals motor, lier, elektrische uitrusting, visruim, enz...; vistuig; ijs, brandstof en smeerolie, patronale bijdragen, met name het deel dat door de werkgever gedragen wordt in de bijdragen voor sociale zekerheid, zoals voorgeschreven door de algemene wetgeving waaraan in België ook de vissers onderworpen zijn; bijdrage Fonds voor Arbeidsongevallen en bijdrage Fonds voor Sluiting van Ondernemingen; elektronische apparatuur, meer bepaald (en in de meeste gevallen), de huurprijs voor zend- en ontvangapparatuur, echolood, radar, decca, enz...; en ten slotte diversen, waarin voorkomen de andere exploitatie- en beheerskosten, zoals huur van kantoor en pakhuis, kosten voor boekhouding, vakliteratuur, enz...

### IV) Procentuele kosten

Zijn de kosten die rechtstreeks afhangen van de besomming. De voornaamste post in deze rubriek wordt gevormd door de lonen der bemanning. Het is in de visserij immers zo, dat de vissers geen uur- of dagloon uitbetaald krijgen, maar dat zij ingevolge de overeenkomst met de reder, vastgelegd in de monsterrol, recht hebben op een aandeel in de opbrengst van de verkoop der vangst. Ook het loon van de eventueel medevarende-eigenaar is hierin inbegrepen. Moge eveneens opgemerkt worden dat enkele reders afstappen van het betalen van de bemanning met een procent op de besomming. Bij twee schepen (2%) van wie de resultaten opgenomen zijn in dit verslag wordt de bemanning betaald met een vaste dag- of maandvergoeding.



Verder zijn er de los- en verkoopkosten, die o.m. bevatten de mijnrechten, het loon der vislossers, het huren van manden, losmachines, bijdragen aan beroepsverenigingen, enz...

#### V) Bruto-overschot of Bruto-exploitatieresultaat

Het verschil tussen de besomming enerzijds en de som van de vaste- en procentuele kosten anderzijds, vormt het bruto-overschot, ook genoemd bruto-exploitatieresultaat.

Het gaat hier dus niet om de winst, aangezien geen rekening werd gehouden met afschrijvingen en andere financiële lasten, zoals rente en aflossingen.

#### OPGELET

Bij grafieken 3 en 4 over de spreiding en de evolutie van de bruto-exploitatieresultaten moet men de terminologie als volgt interpreteren: deficitair zijn de schepen, die, na aftrek van vaste en procentuele kosten op de besomming, een negatief saldo boeken. Bij de marginalen is er een overschot, dat onvoldoende is om het geïnvesteerd kapitaal af te schrijven. De winstgevende schepen zijn deze, die na afschrijving, nog winst overlieten. (In dit rapport is de afschrijving per BT voor 1983 voor alle tonnageklassen bepaald op 15.600 BF/BT)

#### VI) Afschrijving

Bij de afschrijving wordt niet uitgegaan van de historische kostprijs maar wel van het kapitaal dat de reder nodig zou hebben om een identiek schip te laten bouwen.

De afschrijvingen en het geïnvesteerd kapitaal hebben dus betrekking op de vervangingswaarde en niet op de historische waarde.

De afschrijving bedraagt 6% van de nieuwbouwkosten. Men gaat er traditioneel van uit dat een schip gemiddeld zowat 30 jaar meegaat, zelfs al houdt men rekening met een snelle veroudering in sommige sectoren van het bedrijf. Er wordt tevens rekening gehouden met het feit dat binnen deze gebruiksduur van het casco van 30 jaar de motor gemiddeld tweemaal vernieuwd moet worden. Bij de plaatsing van deze nieuwe motor wordt heel veel van de

gelegenheid gebruik gemaakt om de nodige verbeterings- en/of moderniseringswerken uit te voeren. De kostprijs van dit alles mag op zowat 40% van de nieuwbouwprijs geraamd worden.

De formule wordt dus  $\frac{100 + 40 + 40}{30} = 6 \%$

30

De opbrengst van de tijdelijke wederinvestering van die sommen, samen met de restwaarde van het schip na 30 jaar, mag dan beschouwd worden als een kleine vergoeding voor het ondernemersrisico of als reservevorming.

## VII) Gemiddeld arbeidsinkomen per ingescheepte man

Dit gegeven wordt bekomen door het aandeel van de gehele bemanning te delen door het gemiddeld aantal manschappen.

In feite is er een vrij grote variatie in het inkomen der vissers. De schipper, de gezagvoerder aan boord, bij wie tevens de verantwoordelijkheid over de visserijactiviteit berust, verdient natuurlijk het meest.

Daarop volgen zijn die speciale taken te vervullen hebben, zoals motorist en de stuurman. De matrozen en het ondergeschikt machinepersoneel ontvangen weer minder, en het laagst in deze rangorde komen natuurlijk lichtmatrozen en scheepsjongens.

Verder is het zo, dat de manschappen vrij frekvent aan- en afmonsteren en van het ene schip naar het andere overgaan, om redenen die eigen zijn aan het bedrijf en aan de onafhankelijkheidszin van de vissers.

Tenslotte vormt het deel in de besomming niet het enige inkomen van de visser. Over het algemeen ontvangt hij ook voordelen in natura, zoals deelvis (een kleine hoeveelheid vis voor verbruik in eigen gezin).

De opgegeven getallen vormen dus enkel een gegeven dat moet toelaten vergelijkingen te maken van het ene jaar tot het volgende en tussen de groepen van schepen onderling, en verder een algemene idee te vormen over wat het gemiddelde inkomen is van de vissersbevolking.

Voor dit doel mogen deze gegevens wel beschouwd worden als zijnde voldoende precies.

I) De vloot

Zoals vorig jaar daalde ook dit jaar de aktieve vissersvloot met 2 eenheden. (1982/205 → 203) / (1983/203 → 201 of - 1%)

Alhoewel er zeven vissersschepen aan de vloot werden onttrokken, zorgden vijf nieuwgebouwde vaartuigen voor een algemene BT- en PK-toename. (totale BT: 22.282 BT of + 435 BT = + 2%)  
(totale PK: 92.784 of + 2.381 PK = + 2,6%)

De vloot heeft een gemiddelde ouderdom van 19 jaar en 6 maanden.

II) De aanvoer en de aanvoerwaarde\*

De aanvoer en de aanvoerwaarde bepalen in heel grote mate de bedrijfsresultaten van een schip, zodat een korte beschrijving van de evolutie ervan hier wel op zijn plaats is.

a) Aanvoer

Globaal steeg de visaanvoer in 1983 i.v.m. met 1982 met 1% (42.733 ton → 43.137 ton). De aanvoer in België kende een lichte daling terwijl de aanvoer van Belgische vaartuigen in buitenlandse havens enorm steeg (+ 42%). In vergelijking met 1982 werd veel meer demersale vis aangevoerd terwijl de aanvoer van de pelagische vissoorten daalde.

b) Aanvoerwaarde

Zowel in de Belgische als in de buitenlandse havens steeg de door onze vissers gerealiseerde aanvoerwaarde in 1983 t.o.v. 1982. In het totaal nam de besomming met 11% toe (2.364,7 miljoen BF → 2.622,5 miljoen BF). Ondanks de daling van de aanvoer in België verhoogde de aanvoerwaarde met 7,6% terwijl de fikse stijging van de aanvoer in de

\*(NB Verdere gegevens hierover kunt U vinden in de door onze Dienst uitgegeven publicatie: "De Belgische zeevisserij, Aanvoer en besomming 1983")

vreemde havens een evenredige aanvoerwaardestijging van 44% met zich meebracht. De belangrijkste vissoorten qua aanvoerwaarde zijn vooral de schol (+ 59% t.o.v. '82) en in mindere mate de kabeljauw (+ 49% t.o.v. '82). Ook de tongverkoop speelt nog een belangrijke rol doch kende voor 1983 wel een vermindering van de aanvoerwaarde t.o.v. het vorig jaar (- 12% t.o.v. '82).



D. ANALYSE VAN DE EXPLOITATIERESULTATENI) Uitslag van het statistisch onderzoek der boekhoudingena) Gemiddeld gemaakte besomming en kosten1) voor 1983 (tabel I)

Voor de verschillende tonnage klassen is, nominaal gezien en in min of meerdere mate, de besomming verhoogd t.o.v. 1982.

Mits 1 uitzondering geldt dit tevens voor de gemaakte vas-te kosten. In absolute cijfers uitgedrukt, dalen de vaste kosten immers in geringe mate voor de 35-70 BT groep. Daarentegen dalen, procentueel bekeken t.o.v. de besomming, de vaste kosten niet alleen voor de tweede tonnage klasse, doch tevens, alhoewel in mindere mate voor de grootste BT-groep.

Ook de procentuele kosten verhoogden nominaal terwijl ze zich ten aanzien van besomming handhaven in vgl. met 1982, met uitzondering van de 35-70 BT groep waar de procentuele kosten een lichte verhoging kenden in vergelijking met de besomming.

Het uiteindelijk resultaat is dat het gemaakte bruto-overschot zowel nominaal als procentueel t.o.v. de besomming stijgt voor de tweede en de vierde tonnageklasse, en daalt voor de twee andere groepen.

Wat de resultaten van de volledige vloot betreft zien we dat verhoudingsgewijs alles ongeveer hetzelfde blijft als in 1982.

2) voor de periode 1979 - 1983 (tabel I-bis)

Het voor bedoelde periode gemiddeld gemaakte bruto-overschot t.o.v. de besomming ligt voor de 2 kleinste BT groepen hoger dan in de periode '78 - '82. Voor de 2 grootste tonnageklassen daalde het bruto-overschot t.o.v. de besomming in vergelijking met de periode '78 - '82.

De vissersvloot maakte tussen begin 1979 en eind 1983 gemiddeld een jaarlijks bruto-overschot van 10,53% t.o.v. de besomming. Voor 1983 alleen is dit 11,07%.

TABEL I

Uitslag van het statistisch onderzoek der boekhoudingen voor 1983

BT- klasse	Boek- hou- din- gen	Gem. PK	Gem. BT	Gem. ZD	Gemiddelde besomming	Gemiddelde Vaste kosten	% t.o.v. besom- ming	Gemiddelde procentuele kosten	% t.o.v. besom- ming	Gemiddeld bruto- overshot	% t.o.v. besom- ming
35	10	165	27,93	125	3.452.871	1.831.815	53,05	1.039.103	30,09	581.952	16,85
35- 70	32	224	51,28	155	6.223.088	3.052.674	49,05	2.303.279	37,01	867.135	13,94
70-180	52	461	115,84	227	16.863.194	9.024.708	53,52	6.229.302	36,94	1.609.184	9,54
180-400	15	969	209,20	245	30.414.239	16.854.641	55,42	9.811.263	32,26	3.748.335	12,32
TOTAAL	109	435	101,67	199	14.374.012	7.689.066	53,48	5.093.473	35,45	1.591.473	11,07

TABEL I bis

Uitslag van het statistisch onderzoek der boekhoudingen voor de periode 1979-1983

BT- klasse	Boek- hou- din- gen	Gem. PK	Gem. BT	Gem. ZD	Gemiddelde besomming	Gemiddelde Vaste kosten	% t.o.v. besom- ming	Gemiddelde procentuele kosten	% t.o.v. besom- ming	Gemiddeld bruto- overschot	% t.o.v. besom- ming
35	11	153	27,96	131	2.912.913	1.460.581	50,14	990.200	33,99	462.132	15,87
35- 70	29	226	49,97	152	5.132.979	2.614.249	50,93	1.931.386	37,63	587.344	11,44
70-180	49	460	113,80	222	14.554.472	7.529.908	51,74	5.569.878	38,27	1.454.686	9,99
180-400	13	964	222,73	245	26.253.672	14.356.509	54,68	9.081.176	34,59	2.815.987	10,73
TOTAAL	102	421	99,50	194	12.017.172	6.298.441	52,41	4.454.102	37,06	1.264.629	10,53

b) Gemiddelde uitkomsten per zeedag1) het aantal gemaakte zeedagen(tabel I)

Het gemiddeld aantal zeedagen van de vloot steeg voor 1983 met 1 dag, wat eigenlijk als een status quo mag aanzien worden. Binnen de verschillende BT-groepen stellen we vast dat er gemiddeld nooit meer dan 5 zeedagen min of meer werden gemaakt dan in 1982, wat op jaarbasis, en in vergelijking met vroeger gekende schommelingen, als een zeer constante situatie mag beschouwd worden.

2)Gemiddelde uitkomsten per zeedag van de vloot(tabel II)

Met een steekproef van 109 vaartuigen berekenden we een besomming per zeedag voor 1983 van 72.102 BF wat een verhoging is van 4,3% t.o.v. 1982. Het gemiddelde bruto-overschot per zeedag daalde niettegenstaande met iets minder dan 1% (8.050 BF + 7.984 BF) terwijl het in 1982 nog steeg met 39% in vergelijking met 1981.

De oorzaak van deze stagnering van het bruto overschot per zeedag ligt in het feit dat zowel de vaste als de procentuele kosten in verhouding evenveel of meer stijgen dan de besomming per zeedag (resp. + 4% en + 5,3%). Op te merken valt dat de vaste kosten per zeedag vorig jaar nog stegen met 19% en nu nog maar met 4% de hoogte in gaan. Toen werd deze 19% stijging o.a. verklaard door de grote stookolie-kost als dominerende kosten factor binnen de vaste kosten.

Voor 1983 ging de stookolieprijs van 12,78 BF/L in januari '83 naar 13,25 BF/L in december 1983 wat tevens de hoogste jaarprijs was. Dit betekent een stijging van 3,7% (vorig jaar 7,7%). De gewogen gemiddelde gasolieprijs daalt van 12,84 BF/L in 1982 naar 12,54 BF/L in 1983 of - 2,4% terwijl voor het vorige kalenderjaar hiervoor nog een stijging van 19,2% werd vastgesteld. Deze daling van de stookolieprijs heeft duidelijk de stijging van de vaste kosten beïnvloed, want zoals verder in dit verslag blijkt werd in 1983 meer stookolie verbruikt en toch stijgen de vaste kosten minder dan vorige maal.



### 3) Gemiddelde uitkomsten per zeedag van de verschillende BT groepen (grafiek 1 - tabel II)

#### - 35 BT groep

Vergelijking met '82: Besomming/ZD + 6,9%, vaste kosten/ZD + 14,8%, % kosten/ZD + 0,6%.

Met een vermindering van het bruto overschot van 3,6% zit de kleinste BT-groep iets boven het gemiddelde van de vloot. De vaste kosten/ZD stegen veel meer dan het vloot-gemiddelde terwijl de besomming/ZD in minder mate omhoog ging. De stookolieprijsvermindering heeft hier dus minder effect gehad dan bij de andere BT-groepen.

#### 35 - 70 BT groep

Vergelijking met '82: Besomming/ZD + 9,5%, vaste kosten/ZD + 0,1%, % kosten/ZD + 4,7%.

De tweede tonnageklasse maakt met een bruto overschots-vermeerdering met 38,7% de grootste procentuele vooruitgang voor het jaar 1983. Opvallend hierbij is de status quo van de vaste kosten/ZD, terwijl de brandstofkosten hierbinnen toch nog stijgen tot 37,99% (+ 4,52%). De gemaakte besomming/ZD is wel het meest gestegen en ligt 9,5% hoger dan in 1982.

#### 70 - 180 BT groep

Vergelijking met '82: Besomming/ZD + 2,5%, vaste kosten/ZD + 5,8%, % kosten/ZD + 3,1%.

De eerder spectaculaire daling van het bruto overschot met 14,3% ligt voor deze BT-groep vooral in het feit dat de besomming/ZD heel weinig steeg. De beide kostenstijgingen/ZD zijn als normaal te beschouwen in vergelijking met de vloot. Met gemiddeld vier meer gemaakte zeedagen dan in '82 kan men hier ronduit spreken van een slecht jaar.

Vergelijking met '82: Besomming + 8,9%, vaste kosten + 7,4%,  
Proc. kosten + 8,6%.

De verhoging van de besomming en de eerder beperkt gehouden  
kosten zorgen er voor dat deze tonnageklasse zijn bruto-  
overschot/ZD t.o.v. vorig jaar kon vergroten met 17%.

Verhoudingsgewijs dalen de vaste kosten/ZD t.o.v. de besom-  
ming/ZD voor het eerst sinds jaren.

c) Gemiddelde uitkomsten per bruto-ton1) de gemiddelde bruto tonnemaat(tabel I)

De gemiddelde BT van het gebruikte staal daalde t.o.v. '82 van 102,48 BT naar 101,67 BT wat neerkomt op - 0,79%. Zoals bij het aantal zeedagen mag men ook hier van een status quo spreken. Deze vaststelling kan men doortrekken voor de twee kleinste BT-groepen apart. Voor de 70-180 tonnageklasse steeg het BT gemiddelde met 2% van 113,37 BT naar 115,84 BT, terwijl de grootste BT-groep een gemiddelde BT-afname kende van 217,56 BT naar 209,20 BT.(- 3,8%)

2) Gemiddelde uitkomsten per BT van de vloot(tabel II)

De gemiddelde besomming/BT voor de Belgische vissersvloot stijgt met 6%. De vaste kosten/BT en de procentuele kosten/BT stijgen in iets meerdere mate nl. resp. met + 6,1% en + 7,4% zodat het bruto-overschot een zeer lichte daling kent van -0,8% vergeleken bij 1982. Vorig jaar kende de vissersvloot nog een bruto-saldo/BT stijging van 33% en in 1981 was dit zelfs + 42%.

3) Gemiddelde uitkomsten per BT voor de verschillende tonnageklassen(tabel II - grafiek 2)- 35 BT groep

In vergelijking met '82: Besomming/BT + 7,8%, vaste kosten/BT + 16%, procentuele kosten/BT - 2,7%.

Het vlootgemiddelde van -0,8% voor het bruto-overschot/BT wordt door deze groep overschreden en zakt met 2,5% in vergelijking met '82. De hoofdoorzaak is hier zeker de vaste kosten die 10% meer verhogen dan de algemene gemiddelde stijging van + 6%. Gelukkig zorgt de daling van de % kosten voor enige compensatie.

Ook dit jaar weer blijkt dat bij het vergelijken in tabel II de besomming/BT voor de kleinste BT-klasse hoger ligt dan voor de 35-70 BT klasse. Doch voor het eerst zijn ook haar vaste kosten/BT groter, zodat de kleinste klasse in vergelijking met '82 nominaal een daling van het bruto-overschot kende terwijl we voor de 35 - 70 BT groep hier-

voor een stijging zien. Toch is het verschil nog altijd 3.926 BF/BT in het voordeel van de kleinste tonnageklasse.

### 35 - 70 BT groep

In vergelijking met '82: de besomming/BT + 7,2%, vaste kosten/BT - 1,9%, % kosten/BT + 12,3%.

De daling van de vaste kosten/BT en de stijging van de besomming/BT boven het vlootgemiddelde zorgen er voor dat er het bruto-overschot stijgt met 35,8% t.o.v. 1982. De met 12,3% gestegen % kosten per BT (5% hoger dan het gemiddelde van de vloot) konden niet beletten dat de besproken BT-klasse zijn bruto-overschot/BT het meest vergroot in vergelijking met vorig boekjaar.

### 70 - 180 BT

In vergelijking met '82: de besomming/BT + 2,1%, vaste kosten/BT + 5,4%, % kosten/BT + 2,7%.

De grote bruto-overschot/BT daling met 14,6% t.o.v. vorig jaar is vooral te wijten aan het feit dat verhoudingsgewijs de besomming/BT veel minder stijgt dan de kosten/BT. Ook valt op dat de uitkomsten/BT voor deze groep allemaal minder verhogen dan het algemene vlootgemiddelde, met uitzondering dan van het bruto-saldo/BT.

### 180 - 400 BT

In vergelijking met '82: de besomming/BT + 11,4%, vaste kosten/BT + 9,9%, % kosten/BT + 11,1%.

De grootste tonnageklasse haalt het tweede beste resultaat met een bruto-saldo/BT stijging van 19,7% t.o.v. vorig jaar. De goede besommingen gemaakt in '83 zorgden er voor dat de gestegen kosten toch nog een bruto-winstmarge/BT toelieten.



d) Algemeen besluit van de uitkomsten per BT en per ZD

De stagnering van zowel de bruto-exploitatieresultaten per BT als per ZD voor de vissersvloot zijn, rekening houdend dat allesnominaal werd berekend, in het kader van de economische recessie geen denderende uitkomsten. Dit vooral als men weet dat vorige jaren nog stijgingen van 39% (overschot/ZD) en 33% (overschot/BT) werden genoteerd.

De slechtste resultaten boekt de derde tonnageklasse, en dit daar deze BT-groep over het besproken boekjaar de minst goede besommingen maakt. De beste uitkomsten worden gemaakt door de 35 - 70 BT klasse die niet alleen goede besommingen maakt doch ook haar vaste kosten drukt zodat een zeer bevredigende bruto-winstmarge werd bereikt. Ook de grootste BT-groep doet het beter dan het vlootgemiddelde terwijl hiertegenover de kleinste tonnageklasse een normale uitkomst heeft.

TABEL II : Uitslag van het statistisch onderzoek der boekhoudingen voor 1983, uitgedrukt per ZD en per BT

BT- klasse	Besomming per ZD	Vaste kosten per ZD	Procen- tuele kosten per ZD	Over- schot per ZD	Besomming per BT	Vaste kosten per BT	Procen- tuele kosten per BT	Bruto- over- schot per BT
- 35	27.622	14.654	8.312	4.656	123.625	65.585	37.203	20.837
35- 70	40.148	19.694	14.859	5.595	121.355	59.529	44.915	16.911
70-180	74.287	39.756	27.441	7.087	145.573	77.906	53.775	13.892
180-400	124.139	68.794	40.045	15.300	145.383	80.567	46.898	17.918
TOTAAL	72.102	38.569	25.549	7.984	141.372	75.624	50.095	15.653

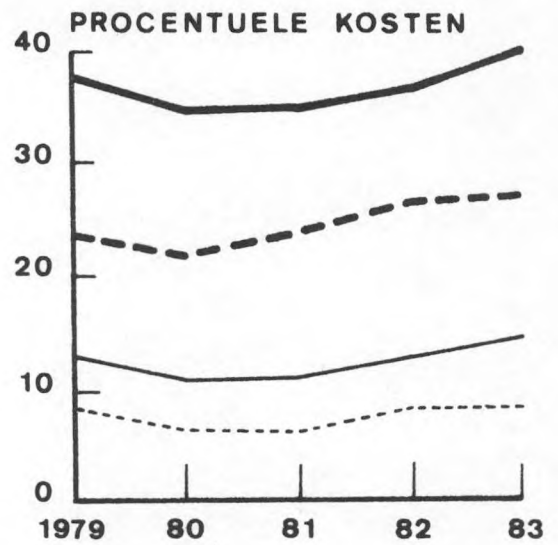
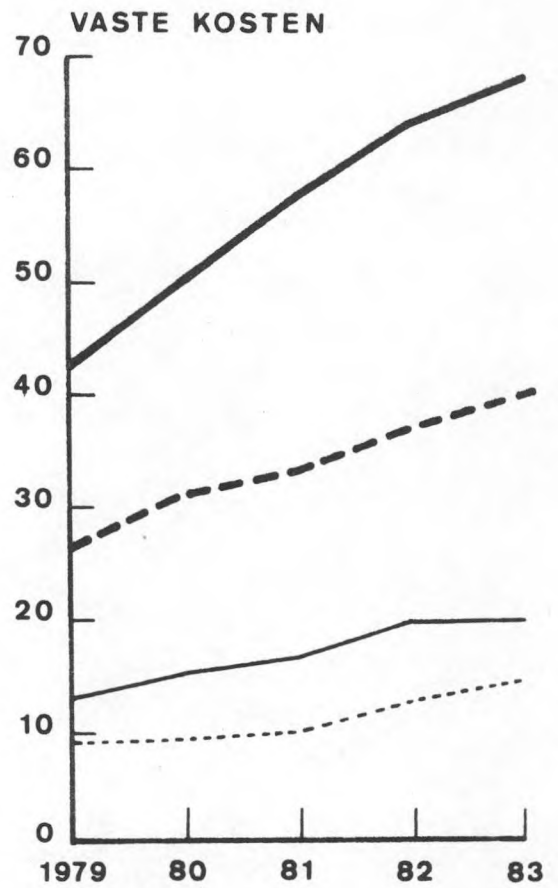
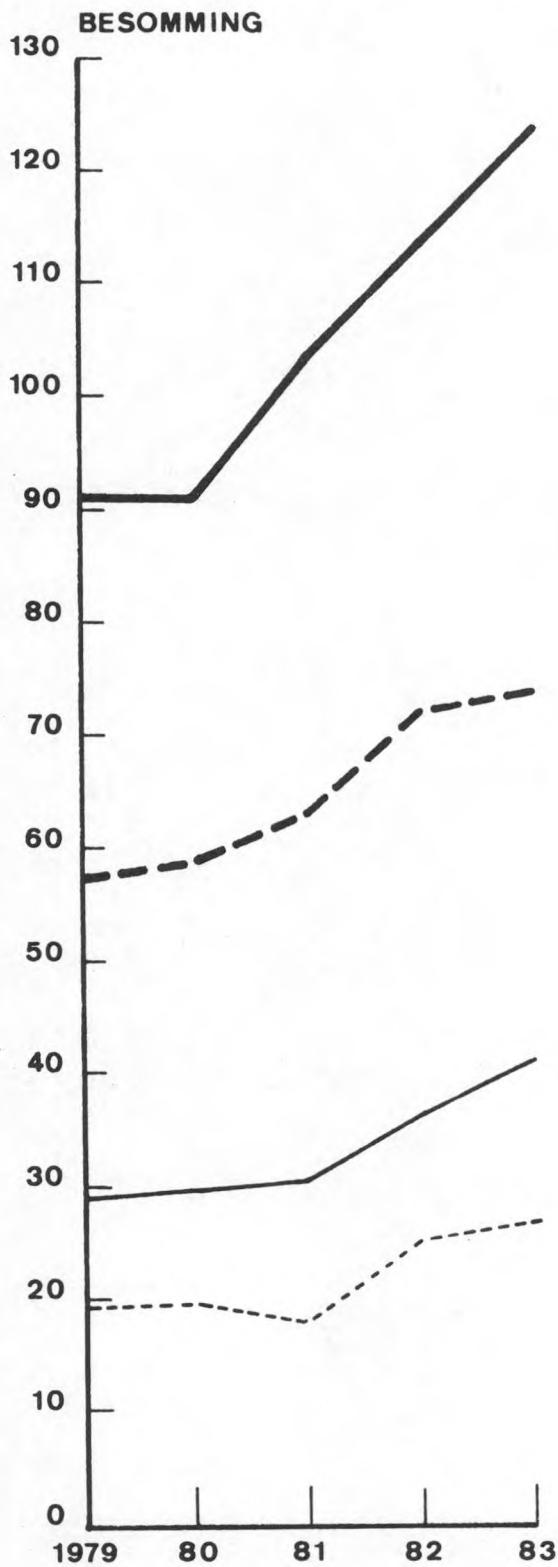
TABEL II bis : Uitslag van het statistisch onderzoek der boekhoudingen voor de periode 1979-1983,  
uitgedrukt per ZD en per BT

BT- klasse	Besomming per ZD	Vaste kosten per ZD	Procen- tuele kosten per ZD	Over- schot per ZD	Besomming per BT	Vaste kosten per BT	Procen- tuele kosten per BT	Bruto- over- schot per BT
- 35	22.189	11.126	7.543	3.520	104.161	52.228	35.408	16.525
35- 70	33.750	17.189	12.699	3.862	102.727	52.319	38.653	11.755
70-180	65.606	33.942	25.107	6.557	127.889	66.165	48.942	12.782
180-400	107.293	58.672	37.113	11.508	117.872	64.457	40.772	12.643
TOTAAL	62.060	32.527	23.002	6.531	120.775	63.301	44.765	12.709

# GRAFIEK I

BESOMMING, VASTE - EN  
PROCENTUELE KOSTEN PER ZEEDAG  
(In 1.000 bf.)

180 - 400  
70 - 180  
35 - 70  
- 35  
B.T.



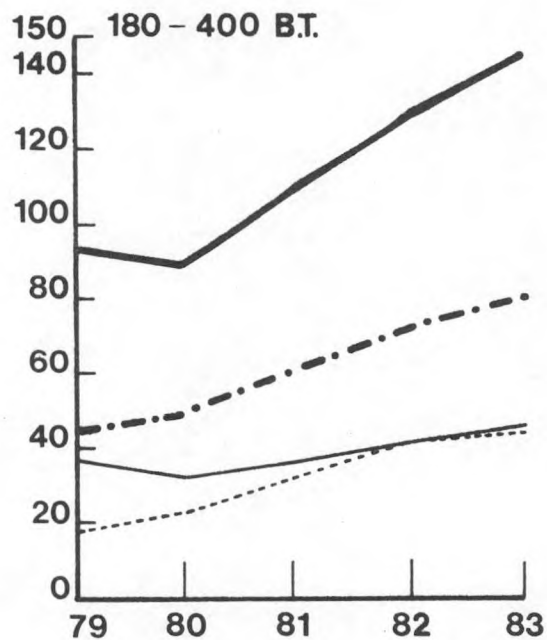
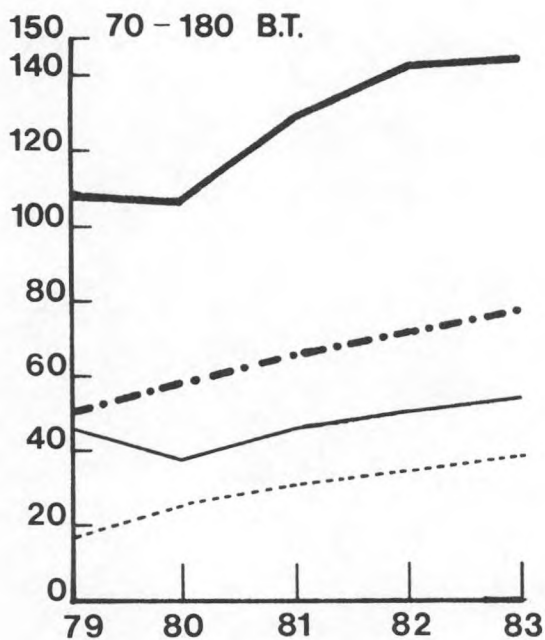
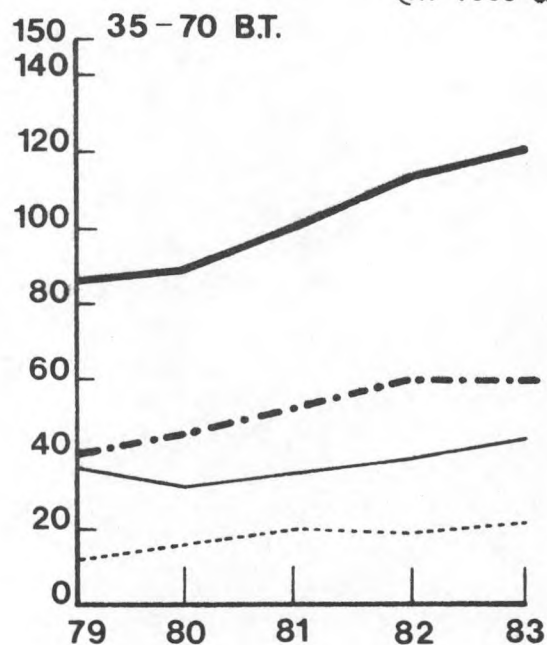
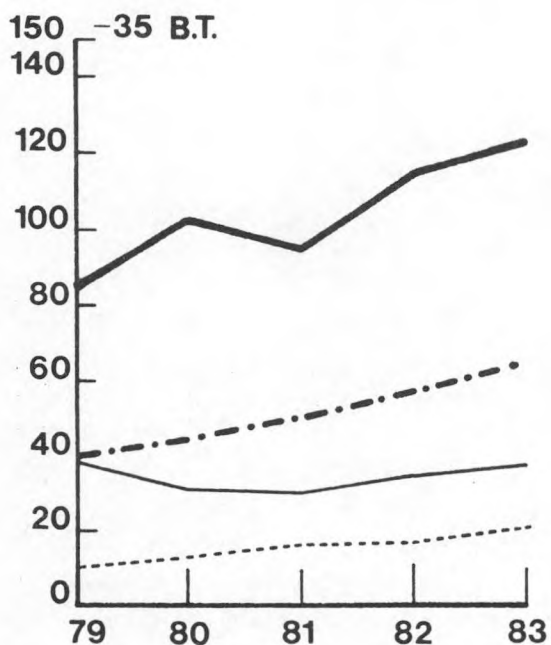


# GRAFIEK 2

22.-

BESOMMING, VASTE, PROCENTUELE EN BRANDSTOFKOSTEN PER B.T.

(IN 1000 BF)



— BESOMMING  
 - . - . - VASTE KOSTEN  
 - - - - - PROC. KOSTEN  
 . . . . . BRANDSTOFKOSTEN

## II) Spreiding van de bruto-exploitatieresultaten(109 vaartuigen)

Gemiddelden kunnen wel een goed algemeen beeld vormen van de toestand van een exploitatie, maar om een dieper inzicht te bekomen in de werkelijkheid is de kennis van de spreiding der exploitatieresultaten zeer nuttig.

Om deze spreiding duidelijk weer te geven, werd beroep gedaan op puntgrafieken met de exploitatieresultaten per ZD, per BT en per PK, en waaruit duidelijk bepaalde concentraties of spreidingen naar voor komen.

### 1) Spreiding van de bruto-exploitatieresultaten/ZD (grafiek III a)

Andermaal kan men vaststellen dat bij de kleine BT groepen het gemaakte aantal zeedagen veel meer gespreid is dan bij de grotere BT klassen. Zo variëren bij de -35 BT vissersvaartuigen de zeedagen tussen de 73 en de 168 zeedagen (verschil= 95 zeedagen) terwijl bij de grootste BT klasse de uitersten een verschil van 76 dagen telt (195 ZD - 271 ZD) met een duidelijke concentratie rond de 250 zeedagen. Het is echter zo dat hoe groter de tonnageklasse wordt de verdeling in de hoogte ook toeneemt wat wijst op een grotere spreiding van de bruto-overschotten/ZD, naarmate de BT-klasse verhoogt. Zo zien we bij de twee grootste BT-klassen de vissersschepen met de hoogste en de laagste bruto saldi/ZD voorkomen. Voor de twee kleinste BT klassen is de concentratie van de bruto exploitatieresultaten/ZD veel kleiner.

### 2) Spreiding van de bruto-exploitatieresultaten/BT (grafiek III b)

Uit grafiek III b blijkt duidelijk dat het grootste aantal marginale schepen zich concentreren tussen de 35 en de 120 BT. Wat betreft de winstgevende vaartuigen zien we dat er zich een kleine concentratie bevindt tussen de 35 en de 70 BT, terwijl de rest zich verspreidt over de volledige BT-grafiek. Negen van de twaalf verlieslatende vissersvaar-

tuigen situeren zich tussen de 70 en de 180 BT. Zoals reeds in hoofdstuk I werd opgemerkt maakten de twee laatstgenoemde bt-groepen ook resp. de beste en de slechtste bruto resultaten per BT.

Aangaande de -35 en de 35-70 BT-groepen zijn merendeel (resp. 70% en 50%) van de schepen winstgevend, terwijl voor de derde BT-klasse de marginale schepen de meerderheid vormen (nl. 48%). Binnen de 180-400 BT-groep vormt de winstgevende groep de meerderheid met 60%.

De twee kleinste BT-groepen en de grootste BT-groep hebben met elk 1verlieslatend schip ook procentueel het kleinst aantal verlieslatende schepen, resp. 10%, 3% en 7%. Met negen schepen is de 70-100 BT-groep procentueel de klasse met het grootst aantal verleislatende vaartuigen, nl. 17,3%. De kleinste BT-groep heeft met drie schepen ook het minst marginalen (20%).

Zoals U reeds kon lezen, heeft de kleinste BT-groep procentueel het meest winstgevende vissersvaartuigen (70%), de 70-180 BT-groep telt er het minst (35%). Het meest winstgevende schip valt toch binnen deze groep, en maakte een bruto-saldo van 57.477F/BT. terwijl het schip met het grootste verlies zich situeert binnen de grootste BT-klasse met een bruto-verleis van -18.549F. per BT.

Ook valt er op dat het grootste schip een BT heeft van 264 BT., wat neerkomt op het feit dat men de 180-400 BT-groep eigenlijk zou kunnen beperken tot de 180-270 BT-groep. Het kleinste vissersvaartuigje van het monster heeft een bruto-tonnage van 18 ton.

### 3) Spreiding van de bruto-exploitatieresultaten/PK. (grafiek IIIc)

Op deze grafiek kan men duidelijk zien dat het merendeel van de 110 schepen een motorvermogen tussen de 150 en de 400 PK. bezitten. Tevens merkt men op dat het gros van die schepen een bruto saldo/PK. boeken dat tussen de 0 en de 5.000 F./PK. ligt.

De -35 BT-groep heeft een motorvermogen gaande van 75 tot 270 PK., (gem. PK = 166), en boekt een max. saldo/PK. van 6911F. en een min. saldo/PK. van -1688 F.

In de 35-70 BT-groep onderkent men een spreiding van het motorvermogen van 141 tot 300 PK. Het grootste saldo/PK bedraagt 11008F., het laagste is -713 F. (gem PK.=223) Bij de 70-180 BT-groep wordt vastgesteld dat motoren werden geplaatst van 220 tot 900 PK. (gem PK.= 462). Het maximum saldo per PK. is hier 19.630 F. en het minimum bedraagt -3.877 F.

Wat betreft de 180 tot 400 BT-groep, kan men zien dat de motoren variëren tussen de 600 en de 1200 PK. (gem PK.= 969). Het hoogste geboekte saldo/PK is 7.593 F., het laagste is -5.145 F.

#### ZEER BELANGRIJKE OPMERKING

Uit de spreidingsgrafieken blijkt duidelijk dat de meeste schepen van de 180-400 BT-groep qua BT zeer dicht aanleunen bij de 180 BT. en toch veel betere resultaten halen dan de 70-180 BT.-schepen.

Alhoewel de stookoliekosten en de andere vaste kosten voor de grootste BT-klasse hoger liggen dan bij de derde tonnagegroep, is hun gemiddeld bruto-rendement beter. Uit de laatste spreidingsgrafiek blijkt duidelijk dat één van de oorzaken hiervoor het motorvermogen is. Alle schepen met een motor van boven de 700 PK. boeken immers een positief bruto-exploitatieresultaat, zelfs de schepen van de 70-180 BT-groep met een dergelijk krachtige motor. Hieruit kan men dus besluiten dat het motorvermogen een zeer belangrijke rendementsfaktor is binnen het visserijbedrijf. Hiermee zal in de toekomst voor het opmaken van deze studie rekening moeten mee gehouden worden.

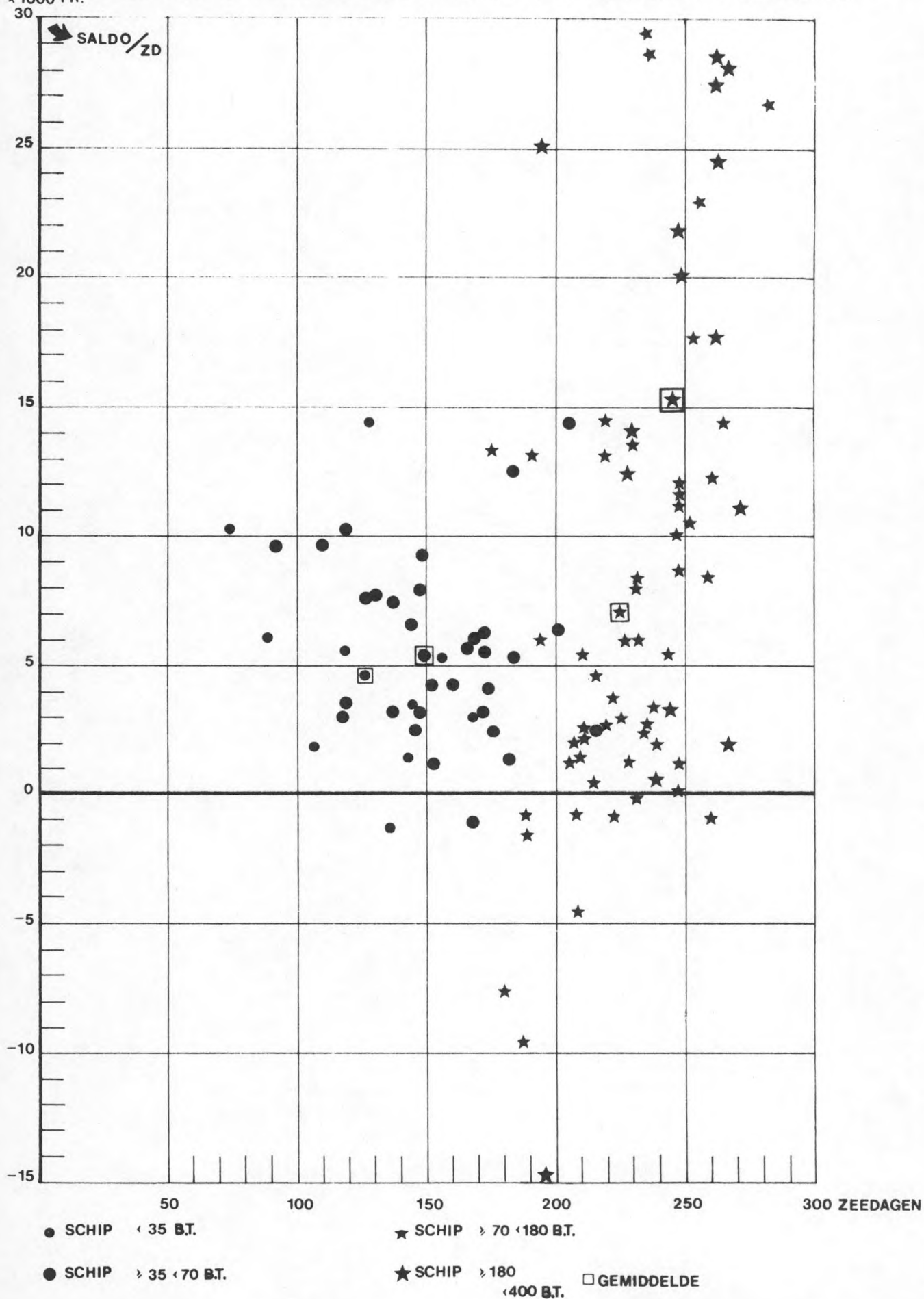


# GRAFIEK 3

26.-

## SPREIDING VAN DE BRUTO EXPLOITATIERESULTATEN PER ZEEDAG

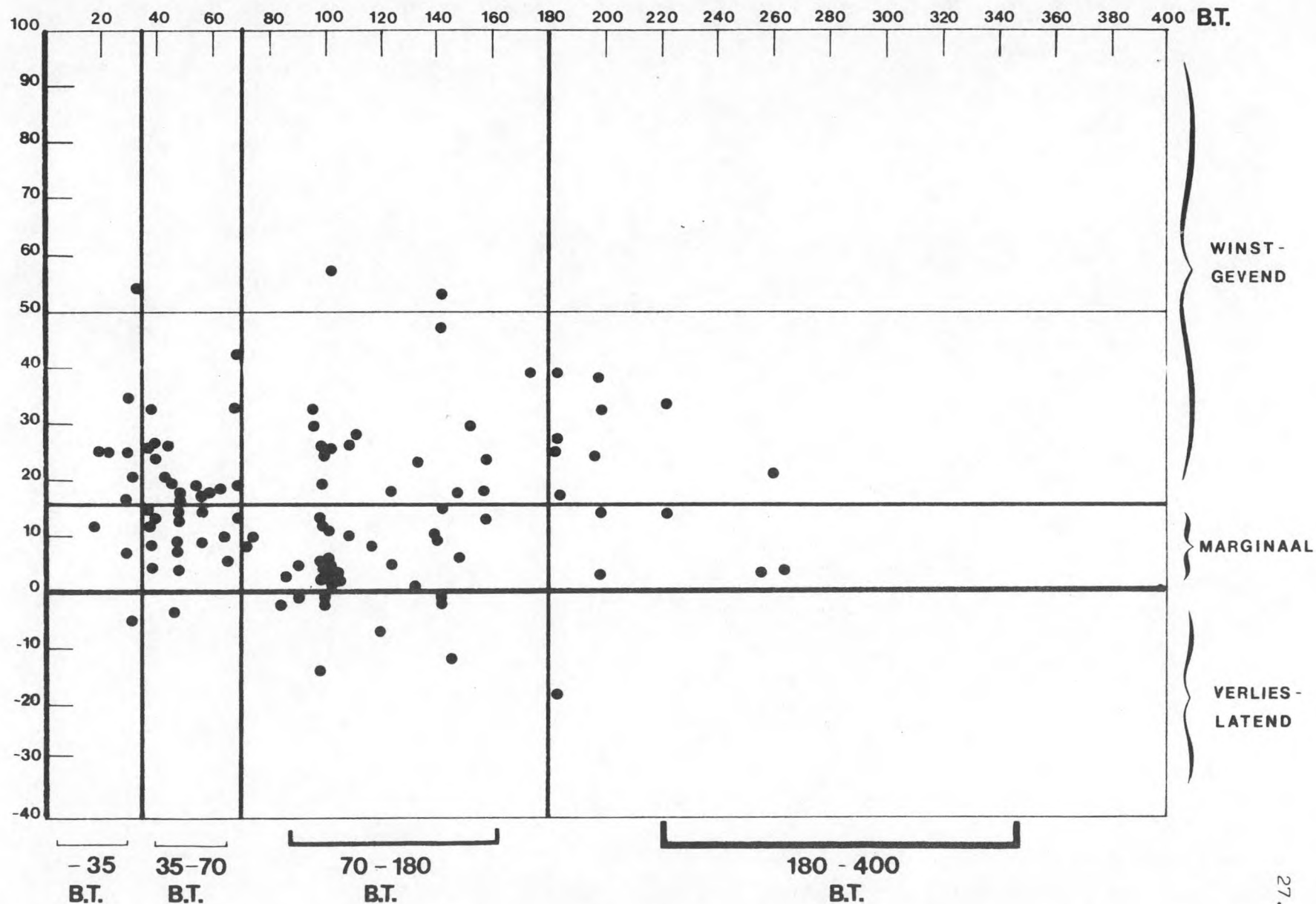
x 1000 FR.



# GRAFIEK 3<sub>B</sub>

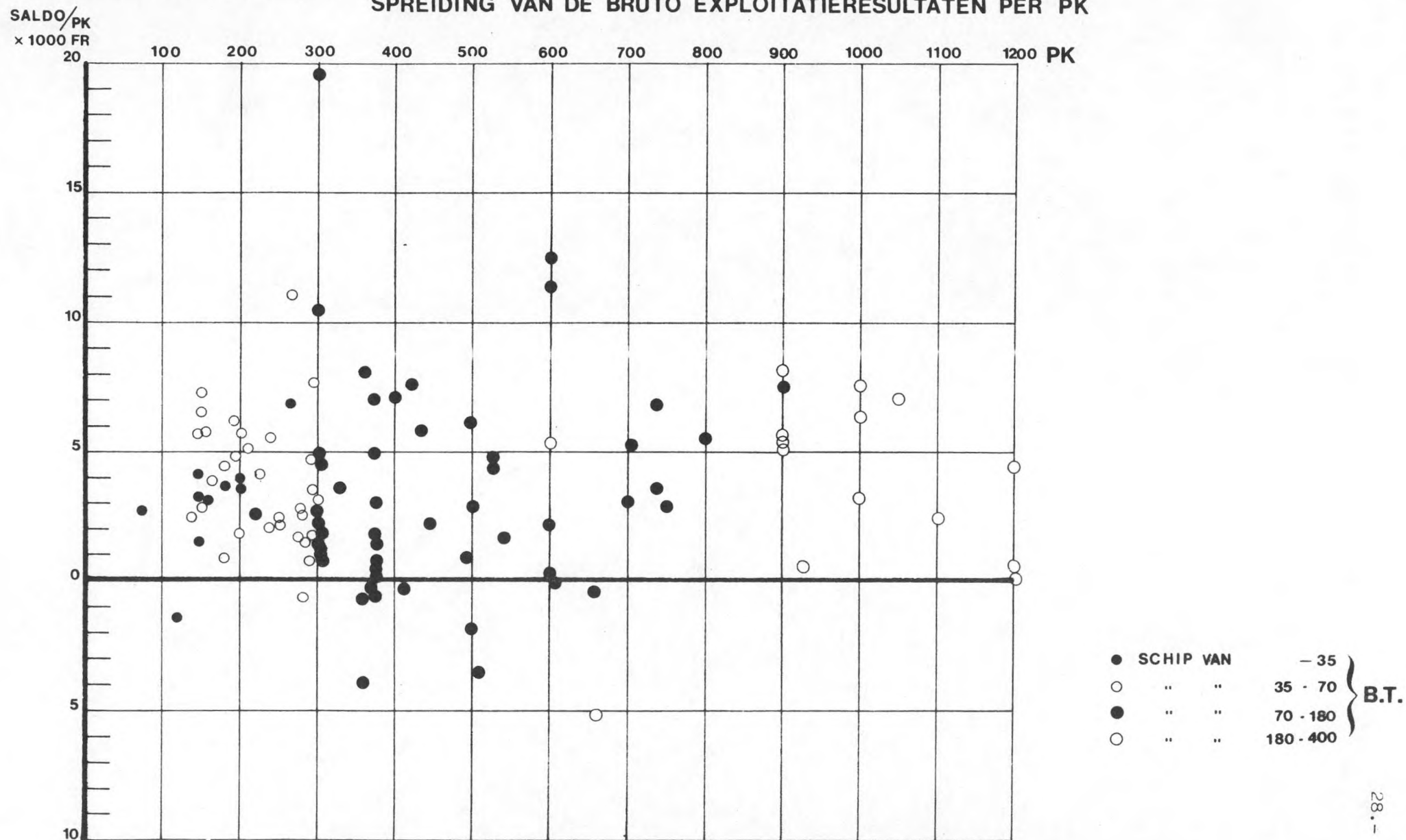
SPREIDING VAN DE BRUTO EXPLOITATIERESULTATEN PER B.T.

SALDO/<sub>BT</sub>  
(× 1000 FR)



# GRAFIEK 3c

SPREIDING VAN DE BRUTO EXPLOITATIERESULTATEN PER PK



### III. Evolutie van de bruto-exploitatieresultaten (tabel III + grafieken IV)

Binnen de -35 BT-groep kan men goede resultaten waarnemen. Inderdaad, alhoewel dit jaar 10% van de vissersvaartuigen binnen deze groep deficitair zijn, is het meerendeel (70%) winstgevend. Deze situatie is vergelijkbaar met 1982. Zoals in '81 en '82 kende de 35-70 BT-groep opnieuw een lichte daling van de verlieslatende schepen. Waar er in 1979 nog ca. 30% deficitair waren, is dit nu in de loop der jaren teruggelopen tot slechts 3%. De marginale groep verkleinde t.o.v. '82 (53% → 47%) waarmee aan de stijgende trend van marginaliteit der laatste jaren een einde komt. De winstgevende groep steeg dit jaar t.o.v. de vorige vier jaren en omvat nu toch 50% van het totaal aantal in deze groep opgenomen schepen.

De plotse vermindering van de deficitaire schepen voor de 70-180 BT-groep van vorig jaar schijnt maar een éénmalig gebeuren te zijn. Dit jaar omvatten de verlieslatende vissersboten al weer 17% van het totale BT-groepsbestand. Het aandeel van de marginale groep zakte licht, terwijl met een percentage van 35% rendabele schepen de goede vooruitzichten van 1982 (nog 45%) de das worden omgedaan.

De 180-400 BT-groep kende terug een daling van het aantal verlieslatende schepen, die procentueel nu nog 7% van het BT-groepsbestand omvatten. De marginalen kennen, zoals in voorgaande groep, een daling. De rendabele schepen zijn zoals in het boekje van '82 werd voorspeld, met 60%, terug op goede weg om de 65% te bereiken, wat in 1978 één van de beste resultaten was voor bedoelde groep, en dit sinds het publiceren van deze jaarlijkse studie.



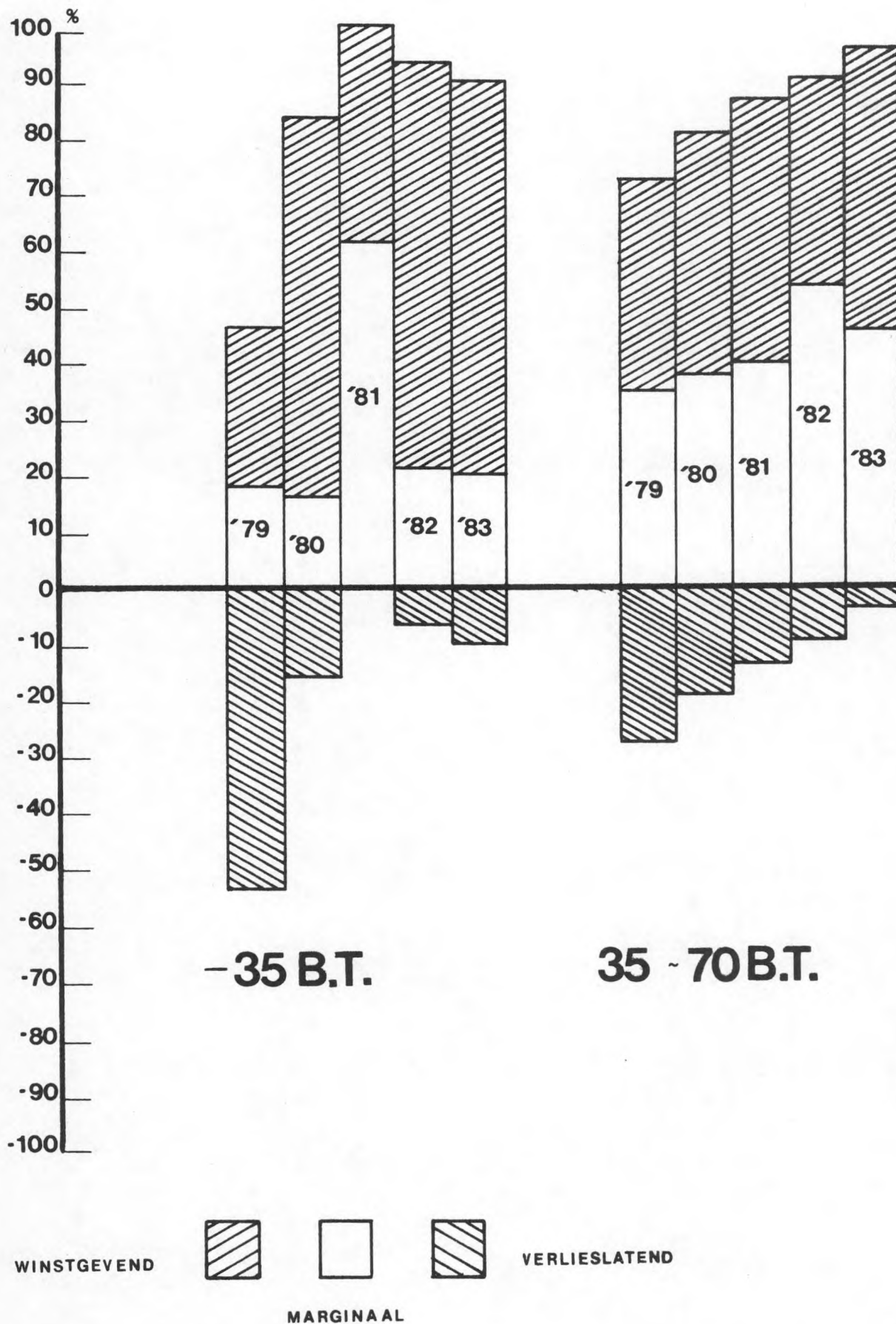
TABEL III : Evolutie bruto-exploitatieresultaten per BT-groep (1979-1983)

	<u>Jaar</u>	<u>% deficitair</u>	<u>% marginaal</u>	<u>% winstgevend</u>
<hr/>				
- 35 BT				
	1979	54,55	18,18	27,27
	1980	16,66	16,66	66,68
	1981	0,00	61,54	38,46
	1982	7,14	21,43	71,43
	1983	10,00	20,00	70,00
<hr/>				
35 - 70 BT				
	1979	28,13	34,37	37,50
	1980	20,83	37,50	41,67
	1981	14,28	39,29	46,43
	1982	10,00	53,33	36,67
	1983	3,13	46,87	50,00
<hr/>				
70 - 180 BT				
	1979	17,65	45,10	37,25
	1980	20,00	55,00	25,00
	1981	21,43	42,86	35,71
	1982	6,25	50,00	43,75
	1983	17,31	48,08	34,61
<hr/>				
180 - 400 BT				
	1979	9,10	45,45	45,45
	1980	27,27	54,55	18,18
	1981	16,67	50,00	33,33
	1982	11,11	38,89	50,00
	1983	6,67	33,33	60,00
<hr/>				

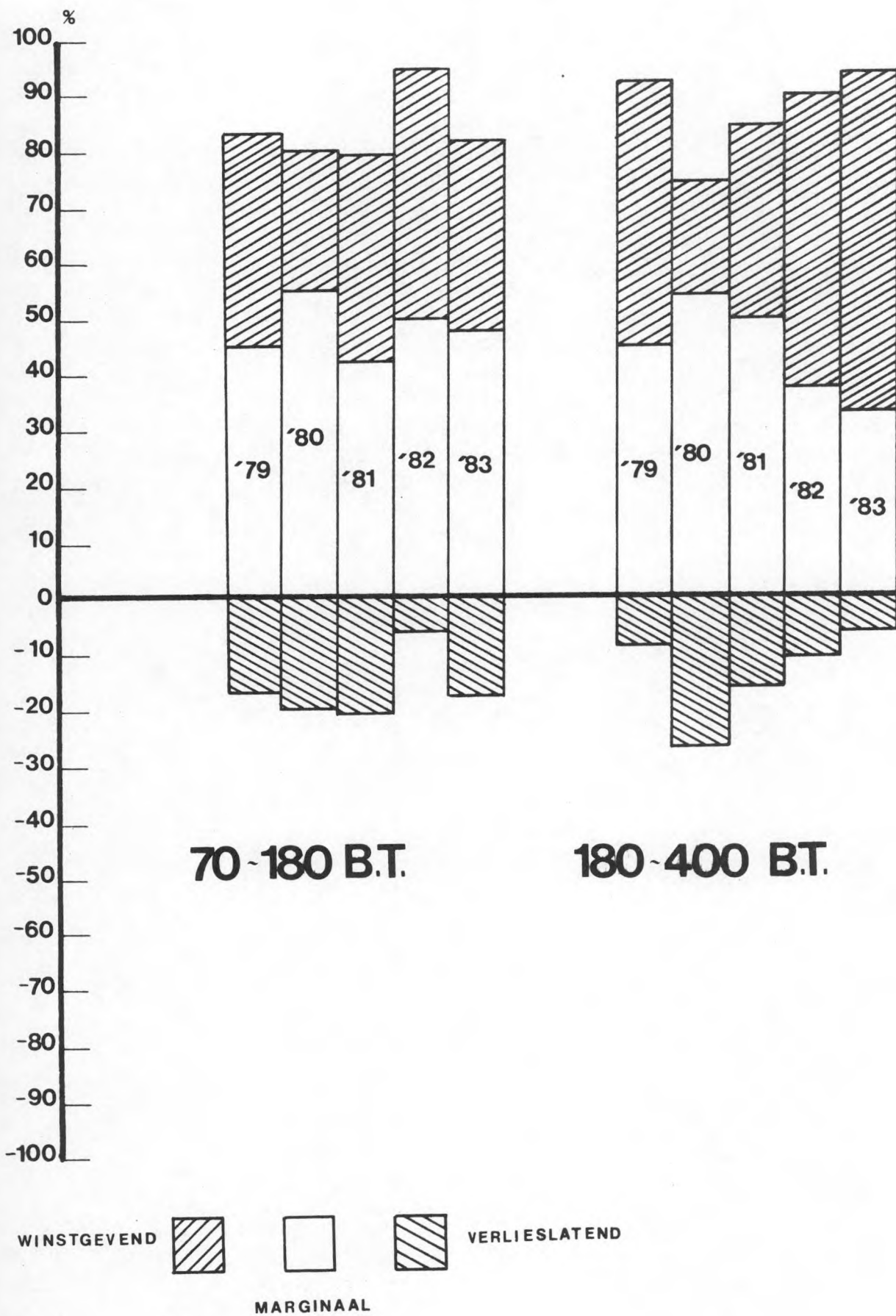
# GRAFIEK 4

31.-

## EVOLUTIE VAN DE BRUTO EXPLOITATIERESULTATEN



## VERVOLG GRAFIEK 4



#### IV. Detail van de kostenfactoren binnen de besomming (tabellen IV)

N.B. Het vissersinkomen, ander criterium om de rendabiliteit van het bedrijf te meten, wordt in een volgend hoofdstuk apart besproken.

##### -35 BT

De gemiddelde besomming per schip kwam in 1983 op 3.452.871 F., wat 274.021 F. meer is dan in 1982 (+9%). Bij het bekijken van de vaste kosten, die stijgen met 17%, constateren we dat de stookoliekosten in verhouding met de besomming, na een daling naar 15,86% in 1982, nu terug omhoog klimmen en nu 17,03 bedragen. Ook alle andere vaste kosten stijgen of blijven ongeveer gelijk t.o.v. de besomming, met uitzondering van de aankoop van ijs e.d. die nu terugviel op 0,55% (1982 : 3,2%). Binnen de procentuele kosten (+2,3%) stegen de los- en verkoopkosten met 12%, wat neerkomt op een minieme stijging uitgedrukt in functie van de besomming (5,25 → 5,41%). De totale kosten vertegenwoordigen per vissersvaartuig 83,15% van de besomming, tegenover 81,31% vorig jaar.

##### 35 - 70 BT

In 1983 besomde een visserschip binnen deze BT.-groep gemiddeld 6.223.088 F., wat ten overstaan van 1982 (5.754.932 F.) 468.156 F. of 8% meer is. De gemiddelde vaste kosten per schip daalden lichtjes met 1%, terwijl de gemiddelde procentuele kosten per schip met 13% de hoogte inkloppen. Er valt op dat de verschillende rubrieken binnen de vaste kosten procentueel veelal lichtjes dalen t.o.v. de besomming. De brandstof vertegenwoordigt nu echter 18,64% van de besomming, terwijl dit in 1982 17,96% was.

Bij de los- en verkoopkosten en het deel van de bemanning kan men zien dat zij zowel nominaal als procentueel t.o.v. de besomming de hoogte ingaan, dit terwijl ze in 1982 in verhouding met de besomming verkleinden. Voor de totale kosten geldt dat ze nominaal met 4,5% omhoog gaan



(5.121.399 F. in '82 naar 5.355.953 F. in '83), doch t.o.v. de besomming dalen met 2,93%, d.w.z. van 88,99% naar 86,06%, en dit voor de tweede maal naéén. Deze groep kende dus een betere evolutie dan de kleinste BT-groep.

#### 70 - 180 BT

Ook hier stijgt de gemiddelde besomming per schip, nl. van 16.157.679 F. in 1982 naar 16.863.194 F. in 1983, hetzij 4%. Dit is minder dan bij de kleinste BT-groepen. De gemiddelde vaste en procentuele kosten kennen een verhoging van resp. 8% en 5%, wat t.o.v. de besommingde besomming lichte verhogingen oplevert. Dezelfde evolutie geldt voor alle onderdelen van de verschillende kosten, met uitzondering voor de aankoop van ijs, die ook procentueel t.o.v. de besomming heel licht naar beneden gaan, nl. met -0,65%. Wat vooral opvalt, is dat de brandstofkosten ten opzichte van de besomming, die in 1982 reeds stagneerden, nu ook maar heel licht de hoogte in gaan, waaruit blijkt dat de kleine daling van de gemiddelde stookolieprijs ook de kost ervan helpt drukken. De totale kosten stegen aldus nominaal met 6,5% en verhoogden t.o.v. de besomming van 88,58% in 1982 naar 90,46% in 1983, wat het niveau van twee jaar terug is.

#### 180 - 400 BT

Evenals voor de andere BT-groepen stijgen de gemiddelde totale kosten per vissersvaartuig, en dit met 6%, doch ook de gemiddelde besomming verhoogde met 7%, wat tot gevolg heeft dat het procentueel aandeel van de totale kosten nog 87,68% van de besomming vertegenwoordigt, terwijl dit vorig jaar iets meer was nl. 88,53%. De totale vaste kosten zakken t.o.v. de besomming, terwijl de procentuele kosten met -0,08% zo goed als gelijk blijven. Deze BT-groep is echter de enige waar de stookoliekosten tegenover de besomming dalen, en dit in tegenstelling met verleden jaar, waar ze enkel bij deze groep stegen. De brandstofkosten bedragen nu 31,58% wat een verlaging is van ongeveer 1%. Verder kenden de meeste kostenfactoren een licht stijgende of dalende tendens.

TABEL IV 1983

Vaartuigen van - 35 BT

Aantal zeedagen : 125  
 Gemiddelde PK : 165  
 Gemiddelde BT : 27,93

	totaal	detail	p/ZD	p/BT	% t.o.v.	
					kosten	besomni.
I. <u>Besomming</u>	3.452.871					
II. <u>Vaste kosten</u>						
Verzekering		113.870	911	4.077	3,97	3,30
onderhoud		374.306	2.994	13.402	13,04	10,84
vistuig		129.217	1.034	4.626	4,50	3,74
ijs, zout, kolen		19.020	152	681	0,66	0,55
brandst., smeerolie		588.136	4.705	21.058	20,49	17,03
R.S.Z.		300.158	2.401	10.747	10,46	8,69
elektr. app.		105.903	847	3.792	3,68	3,07
F.A.O.		56.843	455	2.035	1,98	1,65
diverse		144.364	1.155	5.169	5,03	4,18
		1.831.817	14.654	65.586	63,81	53,05
III. <u>Procentue- le kosten</u>						
Deel beman- ning (1)		852.432	6.819	30.520	29,69	24,69
Los- en ver- koopkosten		186.672	1.493	6.684	6,50	5,41
		1.039.104	8.312	37.204	36,19	30,10
Totaal		2.870.921	22.966	102.790		83,15
SALDO	581.950		4.656	20.836		16,85
Gemid. aan- tal beman- ningsleden	2,40					
Gemid. ar- beidsink./ ingescheep- man	* 355.180					

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

\* in vergelijking met 1982 → + 7,5  
 gemiddeld aantal bemanningsleden : - 0,17

F.A.O. : Fonds arbeidsongevallen

Vaartuigen van 35-70 BT

Aantal zeedagen : 155  
 Gemiddelde PK : 225  
 Gemiddelde BT : 51,28

	totaal	detail	p/ZD	p/BT	% t.o.v.	
					kosten	besomm.
I. <u>Besomming</u>	6.233.088					
II. <u>Vaste kosten</u>						
Verzekering		161.294	1.041	3.145	3,01	2,59
onderhoud		492.921	3.180	9.612	9,20	7,92
vistuig		163.068	1.052	3.180	3,04	2,62
ijs, zout, kolen		88.420	570	1.724	1,65	1,42
brandstof, smeerolie		1.159.835	7.483	22.618	21,66	18,64
R.S.Z.		401.056	2.587	7.821	7,49	6,44
elektr. app.		277.410	1.790	5.410	5,18	4,46
F.A.O.		88.484	571	1.726	1,66	1,42
diverse		220.186	1.421	4.294	4,11	3,54
		3.052.674	19.695	59.530	57,00	49,05
III. <u>Procentue- le kosten</u>						
Deel beman- ning (1)		1.891.760	12.205	36.891	35,32	30,40
Los- en ver- koopkosten		411.519	2.655	8.025	7,68	6,61
		2.303.279	14.860	44.916	43,00	37,01
Totaal		5.355.953	34.555	104.446		86,06
SALDO	867.135		5.595	16.910		13,94
Gemid. aan- tal beman- ningsleden	3,28					
Gemid. ar- beidsink./ ingescheep- te man	* 576.756					

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

\* in vergelijking met 1982 → + 13,44 %  
 gemiddeld aantal bemanningsleden : idem 1982

F.A.O. : Fonds arbeidsongevallen

Vaartuigen 70-100 BT

Aantal zeedagen : 227

Gemiddelde PK : 462

Gemiddelde BT : 115,84

	totaal	detail	p/ZD	p/BT	% t.o.v.	
					kosten	besomm.
I. <u>Besomming</u>	16.863.194					
II. <u>Vaste kosten</u>						
Verzekering		426.661	1.880	3.683	2,80	2,53
onderhoud		1.088.471	4.795	9.396	7,14	6,45
vistuig		705.807	3.190	6.093	4,63	4,20
ijs, zout kolen		289.895	1.277	2.503	1,90	1,72
brandst., smeerolie		4.414.128	19.445	38.105	28,94	26,18
R.S.Z.		894.389	3.940	7.721	5,86	5,30
elektr. app.		496.428	2.187	4.285	3,25	2,94
F.A.O.		168.799	744	1.457	1,10	1,00
diverse		540.130	2.379	4.663	3,54	3,20
		9.024.708	39.756	77.906	59,16	53,52
III. <u>Procentuele kosten</u>						
Deel bemanning (1)		4.871.417	21.460	42.049	31,94	28,89
Los- en verkoopkosten		1.357.886	5.982	11.721	8,90	8,05
		6.229.303	27.442	53.770	40,84	36,94
Totaal		15.254.011	67.198	131.676		90,46
SALDO	1.609.183		7.089	13.891		9,54
Gemid. aantal bemanningsleden	4,73					
Gemid. arbeidsink./ingescheepte man	1.029.898					

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

\* in vergelijking met 1982 → + 2,6 %  
 gemiddeld aantal bemanningsleden : + 0,13

F.A.O. : fonds arbeidsongevallen

Vaartuigen van 180-400 BT

Aantal zeedagen : 245

Gemiddelde PK : 969

Gemiddelde BT : 209,20

	totaal	detail	p/ZD	p/BT	% t.o.v.	
					kosten	besomm.
I. <u>Besomming</u>	30.414.239					
II. <u>Vaste kosten</u>						
Verzekering		870.859	3.555	4.163	3,27	2,86
onderhoud		1.452.116	5.927	6.941	5,45	4,77
vistuig		1.798.071	7.339	8.595	6,74	5,91
ijs, zout kolen		409.026	1.669	1.955	1,53	1,34
brandst., smeerolie		9.603.539	39.198	45.904	36,01	31,58
R.S.Z.		1.050.392	4.287	5.021	3,94	3,46
elektr. app.		445.330	1.818	2.129	1,67	1,46
F.A.O.		209.055	853	999	0,78	0,70
diverse		1.026.253	4.148	4.858	3,81	3,34
		16.854.641	68.794	80.565	63,20	55,42
III. <u>Procentue- le kosten</u>						
Deel beman- ning (1)		7.284.403	29.732	34.819	27,32	23,95
Los- en ver- koopkosten		2.526.860	10.314	12.078	9,48	8,31
		9.811.263	40.046	46.897	36,80	32,26
Totaal		26.665.904	108.840	127.462		87,68
SALDO	3.748.335		15.299	17.917		12,32
Gemiddeld aan- tal beman- ningsleden	5,33					
Gemid. ar- beidsink./ ingescheep- te man	1.359.925					

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

\* in vergelijking met 1982 → + 5,3 %  
 gemiddeld aantal bemanningsleden : + 0,22

F.A.O. : fonds arbeidsongevallen



V) De stookoliekosten in 1983 (Tabel Va + Vb + grafieken 5 + 6)

In hoofdstuk 1 werd reeds aangestipt dat de gewogen gemiddelde stookolieprijs voor 1983 een lichte daling kent van - 2,4% op jaarbasis. Ondanks deze gunstige evolutie werd zowel nominaal als in verhouding tot het aantal gemaakte zeedagen of de gebruikte PK meer geld besteed aan stookolie, waaruit dan moet blijken dat het verbruik ook moet verhoogd zijn in vgl. met 1982. Onderstaande tabel staat deze redenering.

BT-Groep	1982		1983		ver- schil	1982		1983		ver- schil
	gem.br. kost	gem. verbr. in l.	gem.br. kost	gem. verbr.		gem. verbr. per ZD	gem. verbr. per PK	gem. verbr. per ZD	gem. verbr. per PK	
-35	504.185	39.266L	588.136	46.901L	+19%	319L	250L	375L	284L	+14%
35-70	1.033.426	80.485L	1.159.835	92.491L	+15%	513L	361L	597L	411L	+14%
70-180	4.158.915	323.903L	4.414.128	352.003L	+ 9%	1.452L	707L	1.551L	762L	+ 8%
180-400	9.309.984	725.077L	9.603.539	765.832L	+ 6%	2.900L	715L	3.126L	790L	+10%

Gezien het aantal gevaren zeedagen en de gemiddelde PK binnen de verschillende tonnageklassen in vergelijking met 1982 zo goed als gelijk gebleven zijn kan men vermoeden dat de oorzaak van dit meer verbruik ligt in het feit dat per visdag meer en langere zeer verbruiksintensieve slepen werden gehouden.

Wanneer men de brandstofkosten waardeert t.o.v. de besomming stelt men vast dat hier enkel de grootste BT-groep een verlaging kent. Dit is vooral te danken aan de goede besommingen die de vissersschepen groter dan 180 BT hebben gemaakt.

Nog steeds is de stookoliekost de grootste bepalende factor voor de grootte van de vaste kosten. Het brandstofaandeel daalde toch lichtjes voor drie van de vier groepen. Enkel de 35-70 BT klasse kende, na de spectaculaire daling van 1982, nu weer een grote stijging van het aandeel die de stookoliekosten in de vaste kosten vormen. De stijging bereikte echter niet het niveau terug dat men in 1981 noteerde. Voor de grootste BT-groep bedraagt het mazoutaandeel binnen de vaste kosten 55,42%, terwijl dit voor de kleinste BT-klasse 32,11% is.

TABEL V. - Aandeel van de brandstofkosten binnen de besomming en de vaste kosten

Brandstoffen t.o.v. de besomming

BT Jaar	0- 35	35- 70	70-180	180-400
1979	13,28 %	14,89 %	17,12 %	19,87 %
1980	14,36 %	10,67 %	25,01 %	27,55 %
1981	17,66 %	21,23 %	25,69 %	31,75 %
1982	15,86 %	17,96 %	25,74 %	32,80 %
1983	17,03 %	18,64 %	26,18 %	31,58 %
Totaal	15,73 %	18,53 %	24,25 %	29,28 %

Brandstofkosten t.o.v. vaste kosten

BT Jaar	0- 35	35- 70	70-180	180-400
1979	27,99 %	31,89 %	37,16 %	42,13 %
1980	32,05 %	37,85 %	45,94 %	49,50 %
1981	33,27 %	39,56 %	49,02 %	56,67 %
1982	32,14 %	33,47 %	49,65 %	58,37 %
1983	32,11 %	37,99 %	48,91 %	56,98 %
Totaal	31,68 %	36,27 %	46,80 %	53,86 %

Vaste kosten t.o.v. besomming

BT Jaar	0- 35	35- 70	70-180	180-400
1979	47,45 %	46,71 %	46,05 %	47,17 %
1980	44,78 %	51,96 %	54,43 %	55,65 %
1981	53,06 %	53,66 %	52,40 %	56,03 %
1982	49,35 %	53,65 %	51,84 %	56,19 %
1983	53,05 %	49,05 %	53,52 %	55,42 %
Totaal	49,66 %	51,08 %	51,81 %	54,37 %

TABEL Vb

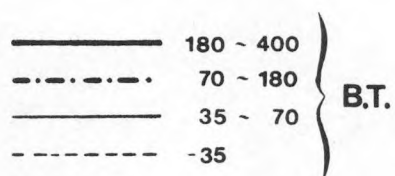
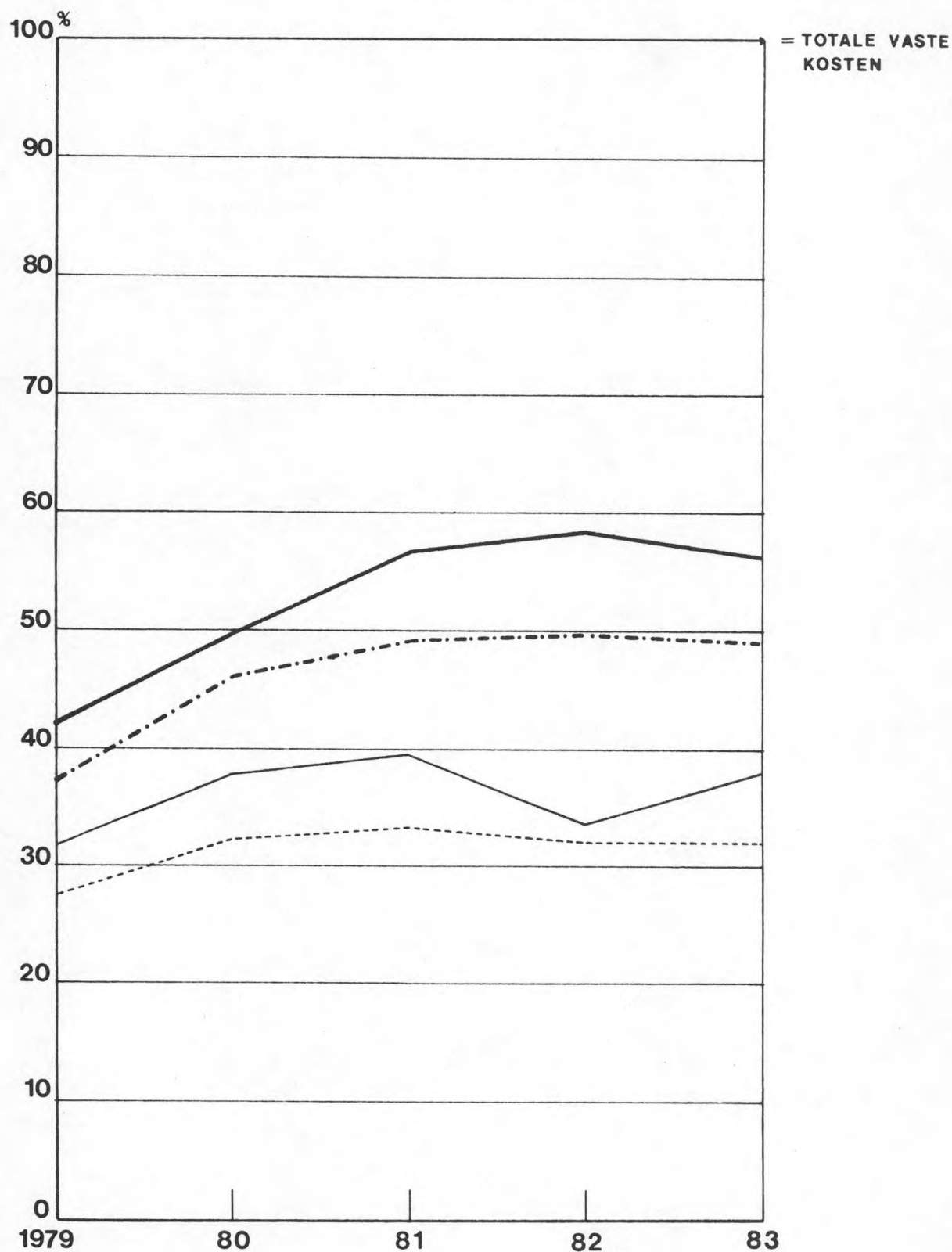
De officiële gewogen gemiddelde gasolieprijs voor de zeevisserij (in F/l)

maand	1981	1982		1983	
januari	9,75	12,15	(+ 24,6 %)	12,78	(+ 5,2 %)
februari	10,29	11,57	(+ 12,4 %)	12,42	(+ 7,4 %)
maart	10,52	11,56	(+ 9,9 %)	12,00	(+ 3,8 %)
april	10,35	12,21	(+ 18,0 %)	11,69	(- 4,2 %)
mei	10,07	12,54	(+ 24,5 %)	11,67	(- 7,0 %)
juni	10,40	12,79	(+ 23,0 %)	12,11	(- 5,3 %)
juli	10,96	12,51	(+ 14,1 %)	12,29	(- 1,7 %)
augustus	10,94	12,85	(+ 17,5 %)	13,01	(+ 1,2 %)
september	10,96	13,78	(+ 25,7 %)	13,16	(- 4,5 %)
oktober	11,32	14,64	(+ 29,3 %)	12,86	(- 12,1 %)
november	11,81	14,14	(+ 19,7 %)	13,18	(- 6,8 %)
december	11,98	13,30	(+ 11,0 %)	13,25	(- 0,4 %)
JAAR	10,77	12,84	(+ 19,2 %)	12,54	(- 2,4 %)

(% tussen haakjes geven de prijsevolutie aan t.o.v. de overeenstemmende maand van het voorgaande jaar)

# GRAFIEK 5

## AANDEEL BRANDSTOFKOSTEN BINNEN DE VASTE KOSTEN

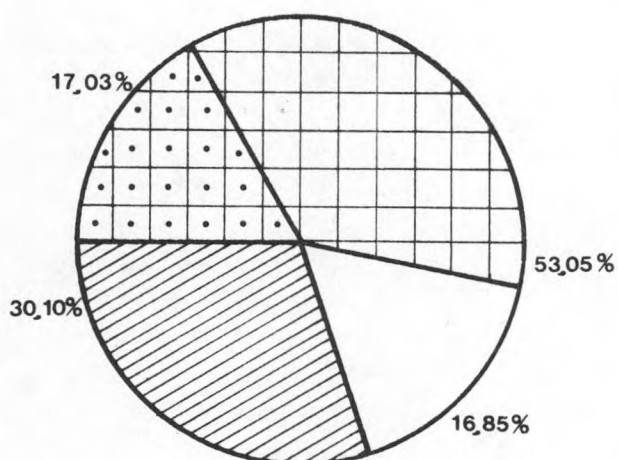




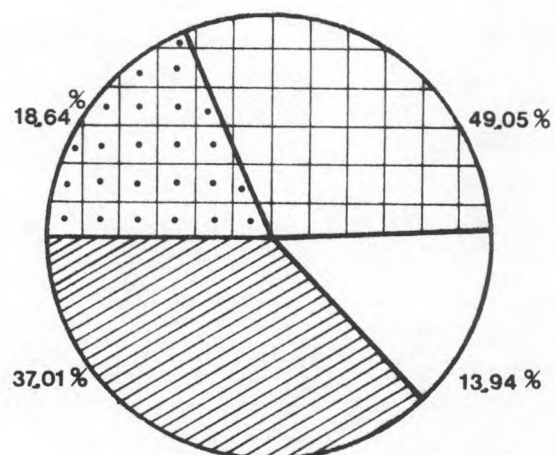
# GRAFIEK 6

VASTE -, PROCENTUELE - EN BRANDSTOFKOSTEN T.O.V.  
DE BESOMMING

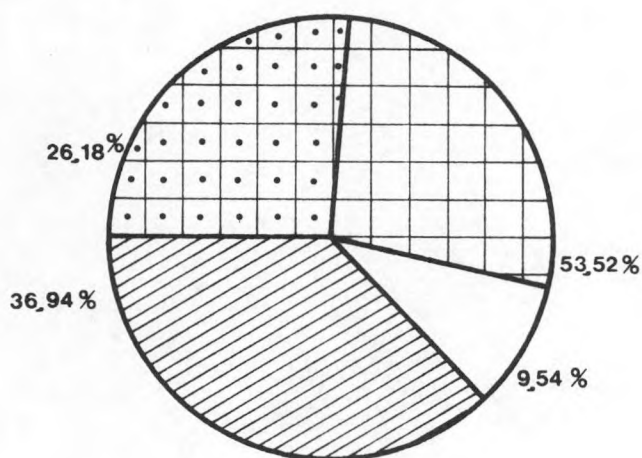
- 35 B.T.



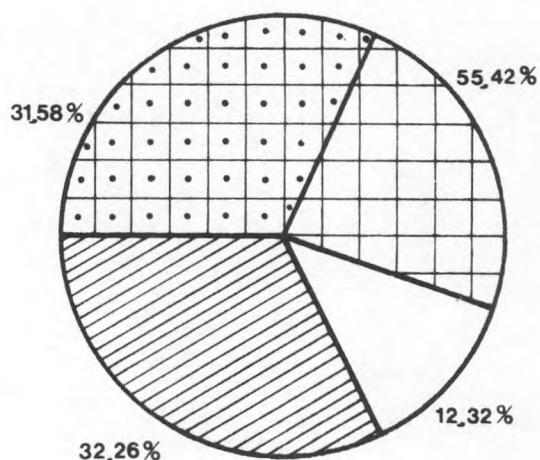
35 ~ 70 B.T.



70 ~ 180 B.T.



180 ~ 400 B.T.



BRANDSTOFKOSTEN BINNEN DE VASTE KOSTEN



VASTE KOSTEN



BRUTO OVERSCHOT



PROC. KOSTEN

VI. Analyse van de rendabiliteit van het bedrijf t.o.v. het geïnvesteerd kapitaal. (tabel VI - Grafiek VII)

zoals voorgaande jaren kon het overgroot gedeelte der schepen (zowat 89%) voor het jaar 1983 een bruto-overschot boeken (bruto overschot = besomming min vaste- en procentuele kosten).

Het gemiddeld bruto overschot per schip situeert zich per BT-groep aldus : - 35 BT : 581.950 F. (op jaarbasis)

35 - 70 BT : 867.756 F.

70 - 180 BT : 1.609.183 F.

180 - 400 BT : 3.748.335 F.

Uitgaande van dit bruto overschot, mag men niet direct spreken van een positieve rendabiliteit van de exploitatie. De kostprijs van een nieuwbouw is zeer hoog, en de afschrijvingen slorpen dan ook nog steeds een groot deel van het bruto-overschot op. Zo telde men in 1983 dat ongeveer 46% van de vissersschepen echt rendabel zijn. Wat de afschrijvingen betreft, deze werden bepaald aan de hand van de formule die staat in het hoofdstuk i.v.m. de begripsbepalingen. Zo kwam men tot een gemiddeld jaarlijkse afschrijving van 15.600 F./BT. (= 6% van 260.000 F./BT. aankoopwaarde van een nieuw schip).

Het is natuurlijk duidelijk dat een klein schip minder kost dan een groter exemplaar, doch om de continuïteit van deze studie niet in het gedrang te brengen, en vergelijkingen met vroegere jaren mogelijk te maken, werd één gewogen gemiddelde genomen voor de gehele vloot. Informatief kunnen we wel stellen dat voor schepen van kleiner dan 70 BT. een waarde van ca. 450.000 F. per BT. werd betaald in 1983, wat eigenlijk neerkomt op een afschrijving van  $\pm$  27.000 F./BT. Voor schepen van meer dan 200 BT. bepaalden we een gemiddelde kostprijs van 235.000 F./BT. wat aan 6% een afschrijving van 14.100 F./BT. betekent. Voor de BT-klassen tussen de 70 en de 200 BT. beschikken we over geen gegevens daar in 1983 geen dergelijke vissersvaartuigen werden gebouwd. Het gewogen gemiddelde van voornoemde gegevens bepaalt tenslotte het door ons gebruikte afschrijvingsniveau voor de vloot.

Rekening houdend met de afschrijvingen kan men dan per BT-groep volgende percentages echt rendabele vissersboten onderscheiden :

- 35	BT	:	70%
35 - 70	BT	:	50%
70 - 180	BT	:	48%
180 - 400	BT	:	60%

Als men de gemiddelde netto-exploitatieresultaten per tonnageklasse bekijkt (tabellen VIa), dan ziet men dat enkel de 70 - 180 BT-groep een negatief resultaat boekt. De grootste BT-groep, samen met de 35 - 70 BT-groep zijn de enigen die hun gemiddeld netto rendement konden optrekken tot een positief resultaat. Dit is voor de 180 - 400 BT-klasse in de laatste vijf jaar niet meer gebeurd. Alleen de 70 - 180 BT-groep kon gemiddeld niet genoeg opbrengen om aan de nodige afschrijvingen te voldoen. Het geboekte netto saldo was gemiddeld -1.708 F. en dit komt neer op -0,66% van het te investeren kapitaal van 260.000 F./BT., terwijl om een investering te kunnen dragen dit percentage minimum gelijk moet zijn aan 0%. Voor de andere BT-groepen ziet men een positief percentage van 0,5% tot 2,1%, zodat men kan besluiten dat hun gemiddeld netto exploitatieresultaat groot genoeg, of juist groot genoeg is om eventueel de aankoop van een nieuw schip te dragen.

## VII. Het vissersinkomen (tabellen VIb en grafiek VIII)

Naast de netto-opbrengst van het geïnvesteerd kapitaal kan een ander criterium worden gebruikt om de rendabiliteit van de exploitatie te meten, nl., het gemiddeld arbeidsinkomen.

Zoals men reeds kon lezen in het hoofdstuk over de begripsbepalingen, wordt aan de vissers geen vast loon uitbetaald, maar krijgen zij een bepaald percentage op de gemaakte bruto-besomming. Het is evenwel goed te weten, dat sommige reders, ingevolge de moeilijke economische toestand, eerst een voorafname van bv. 10% doen op de brutobesomming, en dit voor het schip zelf. Op de rest wordt dan het deel van de besomming berekend. Spijts deze praktijk, kan men toch vaststellen dat, voor alle BT-klassen, het gemiddeld vissersinkomen, met inbegrip van de medevarende eigenaar, stijgt: 35 BT: +7,49%/ 35-70 BT: +13,44%/ 70-180 BT: +2,65%/ 180-400 BT: +5,33%.

Daar het voor alle BT-klassen gemiddeld aantal gepresteerde zeedagen, in vergelijking met het vorig jaar, zo goed als constant gebleven is, en de gemiddelde besomming per zeedag toch de hoogte zijn ingegaan, is deze evolutie niet verwonderlijk. In dit verband valt op dat voor bijna alle BT-groepen de uitbetaalde sommen in vgl. met vorig jaar procentueel uitgedrukt in functie van de besomming ongeveer gelijk bleven, terwijl ze voor de 35-70 BT groep verhoogden. Vandaar waarschijnlijk hun hoger stijgingspercentage qua inkomenstoename.

Als we dan de inkomens van de vissers vergelijken met de gemiddelde vergelijkbare arbeidsinkomens aan wal, komt men tot volgende vaststellingen:

- voor de 35 BT-klasse ligt het arbeidsinkomen van een visser ca 19,81% lager;
- voor de 35-70 BT-klasse ligt het arbeidsinkomen van een visser ca 25,4% lager;

- voor de 70-180 BT-klasse ligt het arbeidsinkomen van een visser ca 22,55% hoger;
- voor de 180-400 BT-klasse ligt het arbeidsinkomen van een visser ca 31,77% hoger.

(N.B. alles werd berekend in nominale termen!)

Globaal kan men stellen dat de gemiddelde vissersinkomens voor 1983 met zo wat 6,02% omhoog gingen (wat een minder grote stijging is dan in 1982), dit terwijl de vergelijkbare arbeidsinkomens een opwaartse evolutie kenden met gemiddeld 5,09%. Dit maakt een verschil van 0,93% wat vorig jaar nog 9% was. Het vissersinkomen maakt dus weer geen slechte beurt, en maakt in verhouding eenzelfde evolutie mee als de inkomens van werknemers. Deze globale 6% inkomensstijging valt ten andere nagenoeg samen met de toename van de totale bruto-besomming van 5% in 1983.

De zeevisserij blijft dus ook weer in 1983 een bedrijfssector met een goed en sommige gevallen zeer goed arbeidsinkomen dat echter als kapitaalsinvestering weinig tot matig renderend is.



TABEL VI - Saldo na afschrijving t.o.v. het geïnvesteerd kapitaal  
Arbeidsinkomen visser t.o.v. inkomen arbeider aan wal  
 Schepen van - 35 BT

jaar	Bruto overschot/BT	afschrijving/BT	saldo : overschot of verlies/BT	% saldo / investering
1979	5.694	12.500	- 6.806	- 3,40
1980	24.126	13.500	+ 10.626	+ 4,72
1981	13.937	15.000	- 1.063	- 0,42
1982	21.418	15.600	+ 5.818	+ 2,24
1983	20.837	15.600	+ 5.237	+ 2,01
Gemidd.	16.525	14.570	+ 1.955	+ 0,96

jaar	visser's- inkomen	vergelijkings- inkomen	verschil	% (2)/(3)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1979	313.269	350.184	- 36.915	89,46
1980	261.372	419.150	- 157.778	62,36
1981	276.613	430.693	- 154.080	64,22
1982	330.407	420.496	- 90.089	78,57
1983	355.180	442.919	- 87.739	80,19

TABEL VI - Saldo na afschrijving t.o.v. het geïnvesteerd kapitaal  
Arbeidsinkomen visser t.o.v. inkomen arbeider aan wal  
 Schepen van 35 - 70 BT

Jaar	Bruto overschot/BT	afschrijving/BT	saldo : overschot of verlies/BT	% saldo / investering
1979	8.791	12.500	- 3.709	- 1,85
1980	9.878	13.500	- 3.622	- 1,60
1981	9.745	15.000	- 5.255	- 2,10
1982	12.453	15.600	- 3.147	- 1,21
1983	16.911	15.600	+ 1.311	+ 0,50
Gemidd.	11.754	14.482	- 2.726	- 1,34

jaar (1)	visser- inkomen (2)	vergelijkings- inkomen (3)	verschil (4)	% (2) / (3) (5)
1979	408.944	594.320	- 185.376	68,81
1980	325.807	637.934	- 312.127	51,07
1981	427.318	694.082	- 266.764	61,57
1982	508.382	737.150	- 228.768	68,96
1983	576.756	773.159	- 196.403	74,60

TABEL VI - Saldo na afschrijving t.o.v. het geïnvesteerd kapitaal  
Arbeidsinkomen visser t.o.v. inkomen arbeider aan wal  
 Schepen van 70 - 180 BT

jaar	Bruto overschot/BT	afschrijving/BT	saldo : overschot of verlies/BT	% saldo / investering
1979	11.520	12.500	- 980	- 0,49
1980	8.917	13.500	- 4.583	- 2,04
1981	12.637	15.000	- 2.363	- 0,94
1982	16.269	15.600	+ 669	+ 0,26
1983	13.892	15.600	- 1.708	- 0,66
Gemidd.	12.782	14.495	- 1.713	- 0,84

jaar (1)	visser's- inkomen (2)	vergelijkings- inkomen (3)	verschil (4)	% (2) / (3) (5)
1979	742.706	646.000	+ 96.706	114,97
1980	681.298	693.406	- 12.108	98,25
1981	924.269	754.437	+ 169.832	122,51
1982	1.003.301	801.250	+ 202.051	125,22
1983	1.029.898	840.390	+ 189.508	122,55

TABEL VI - Saldo na afschrijving t.o.v. het geïnvesteerd kapitaal  
Arbeidsinkomen visser t.o.v. inkomen arbeider aan wal  
 Schepen van 180 - 400 BT

jaar	Bruto overschot/BT	afschrijving/BT	saldo : overschot of verlies/BT	% saldo / investering
1979	11.379	12.500	- 1.121	- 0,56
1980	5.314	13.500	- 8.186	- 3,64
1981	10.762	15.000	- 4.238	- 1,69
1982	14.970	15.600	- 630	- 0,24
1983	17.918	15.600	+ 2.318	+ 0,89
Gemidd.	12.643	14.631	- 1.988	- 0,98

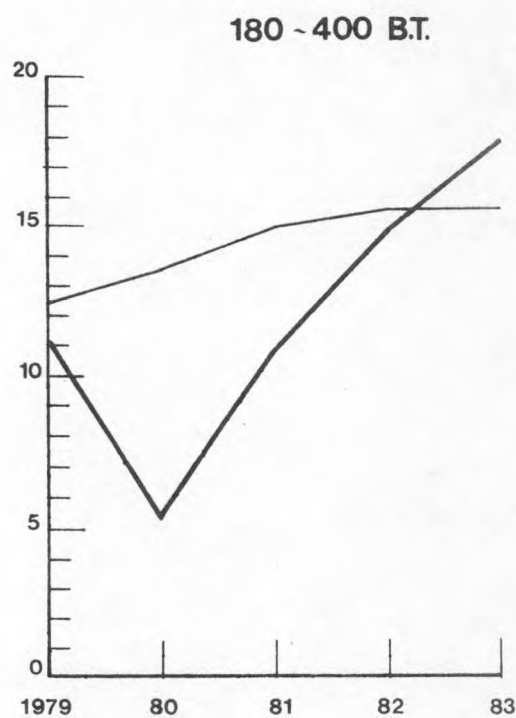
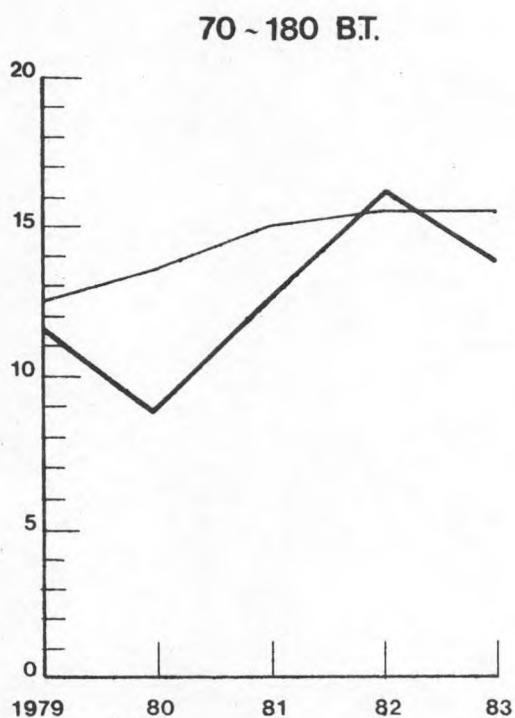
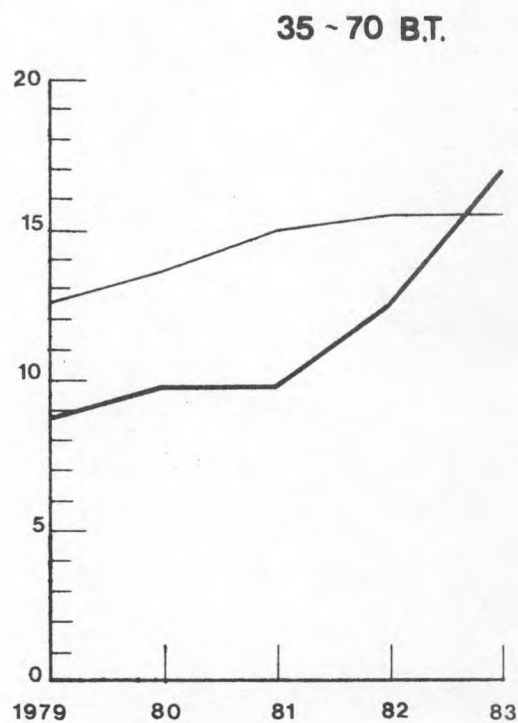
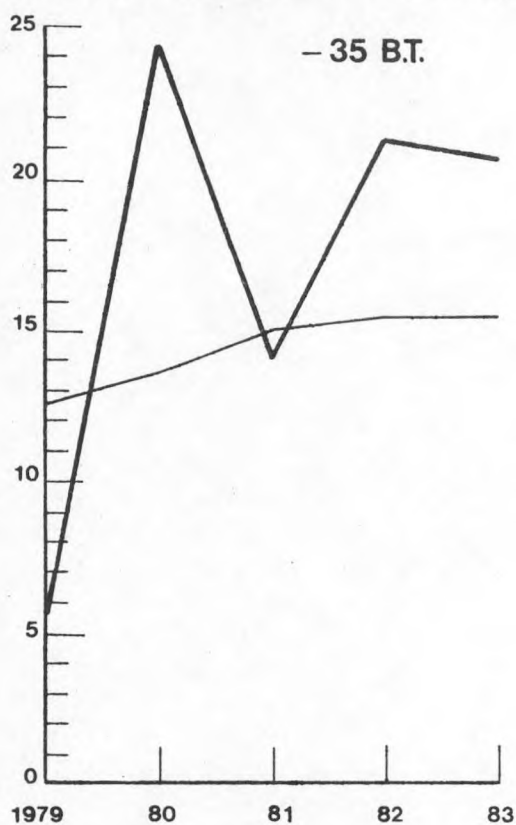
jaar (1)	visser's- inkomen (2)	vergelijkings- inkomen (3)	verschil (4)	% (2) / (3) (5)
1979	965.237	790.415	+ 174.822	122,12
1980	863.846	846.840	+ 17.006	102,08
1981	1.129.641	919.887	+ 209.754	122,80
1982	1.291.038	979.987	+ 311.051	131,74
1983	1.359.925	1.032.068	+ 327.857	131,77

# GRAFIEK 7

53.-

BRUTO-OVERSCHOT PER B.T. T.O.V. DE AFSCHRIJVINGEN PER B.T.

× 1.000 FR.

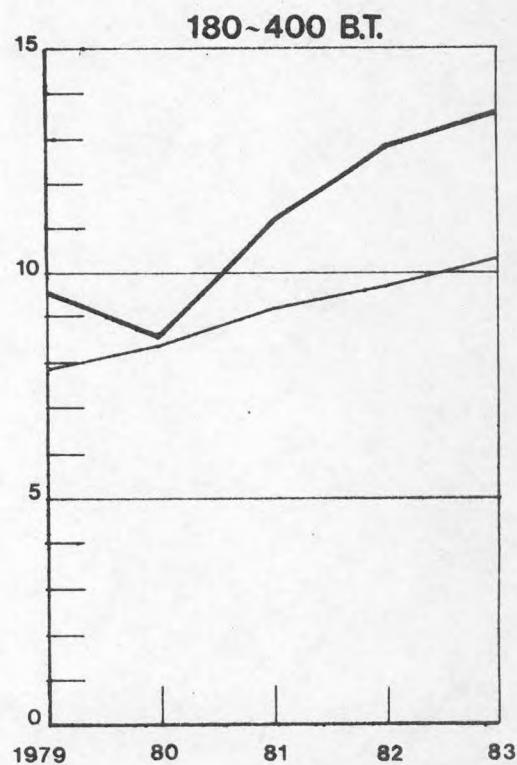
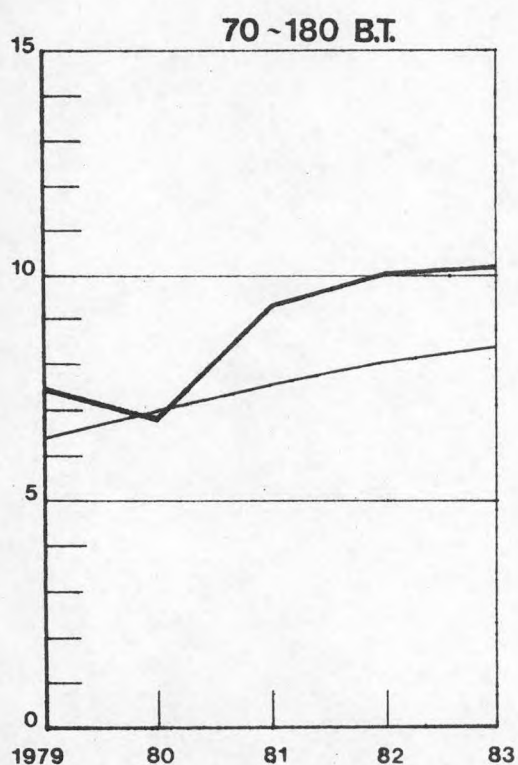
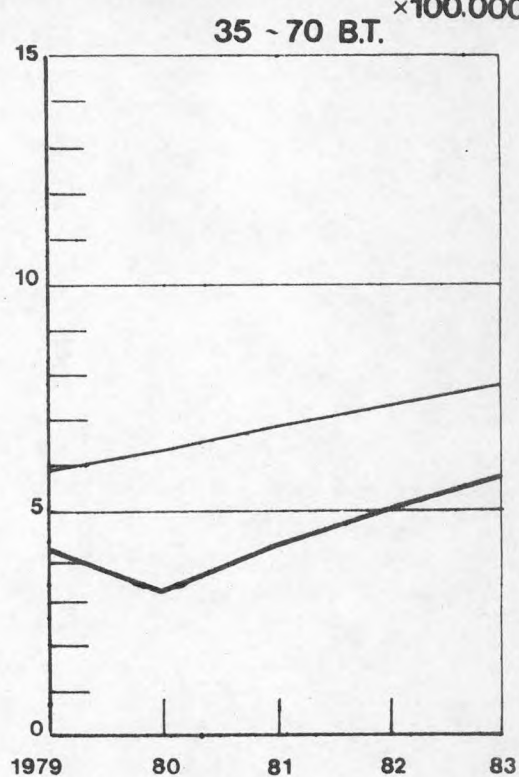
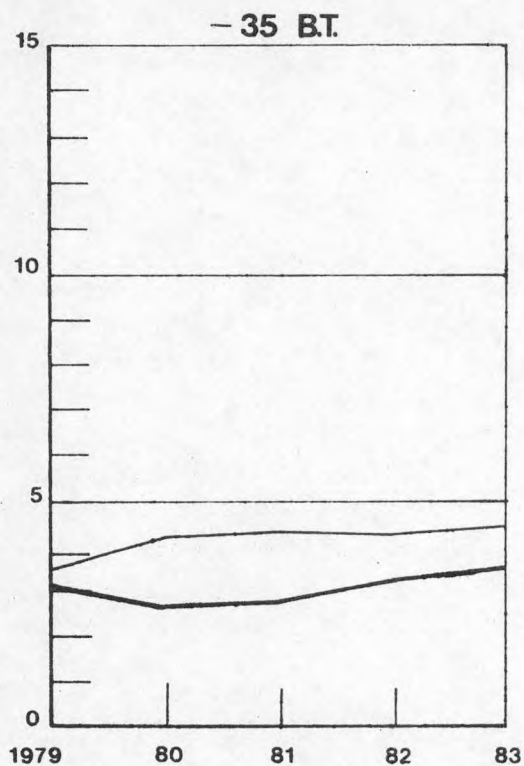


———— BRUTO-OVERSCHOT B.T.  
 ———— AFSCHR/B.T.



# GRAFIEK 8

ARBEIDSINKOMEN VISSER TOV INKOMEN ARBEIDER AAN WAL  $\times 100.000$  FR.



— VISSERSINKOMEN  
 — VERGL. INK. ARBEIDER AAN WAL

